Der Begriff der Eisenbahn

nach dem

Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich.

INAUGURAL-DISSERTATION

zur

Erlangung der Doktorwürde

bei der

IURISTISCHEN FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT LEIPZIG

eingereicht von

Kurt Friedrich Max Becker,
Referendar in Dresden.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Dresden
Buchdruckerei von Arthur Schönfeld
1910

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 8

§ 1. Der Begriff der Eisenbahn im allgemeinen 9

§ 2. Die Einteilung der Eisenbahnen im allgemeinen 10

§ 3. Die Einteilung der Arten der Eisenbahnen im Sinne des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich 12

§ 4. Ist die Annahme einer Verschiedenheit des Begriffes „Eisenbahn“ innerhalb des Reichsstrafgesetzbuches zulässig? 13

§ 5. Die Anordnung des Stoffes bei der Bestimmung des Begriffes „Eisenbahn“ für das Reichsstrafgesetzbuch 17

§ 6. a) Die Eisenbahn als Landesverteidigungsinstrument 18

§ 7. b) Die Eisenbahn als in fremdem Eigentume stehendes Bauwerk 22

§ 8. c) Die Eisenbahn als Verkehrseinrichtung im allgemeinen . . . 25

§ 9. d) Die Eisenbahn als Verkehrseinrichtung mit besonderen technischen Eigenschaften 36

§ 10. Anhang: Die in den §§ 316 Absatz 2 und 319, 320 des Reichsstrafgesetzbuches erwähnten, im Eisenbahnwesen tätigen Personen 41

Anlage A: Tabelle zu § 3 43

Anlage B: Tabelle zu § 6 44

Anlage C: Anmerkungen 48

Literaturverzeichnis.

Berner, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. Von Dr. Albert Friedrich Berner. 18. Auflage, Leipzig, Bernhard Tauchnitz, 1898.

Binding, I. Grundriß des Deutschen Strafrechts. Allgemeiner Teil. Von Dr. Karl Binding. 6. Auflage, Leipzig, Wilhelm Engelmann, 1902.

II, I. Lehrbuch des Gemeinen Deutschen Strafrechts. Besonderer Teil. Zweiter Band, erste Abteilung. 2. Auflage, Leipzig, Wilhelm Engelmann, 1904.

II, II. Dasselbe. Zweiter Band, zweite Abteilung. Leipzig, Wilhelm Engelmann, 1905.

Brockhaus, Conversations-Lexikon der neuesten Zeit und Literatur. Erster Band. Leipzig, F. A. Brockhaus, 1832.

Conrad usw., Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Von Conrad, Elster, Lexis, Loening. Dritter Band. 2. Auflage, Jena, Gustav Fischer, 1899. Von der 3. Auflage dieses Werkes sind bisher erst die ersten acht Lieferungen erschienen.

Dalcke, „Finden die Vorschriften des Eisenbahnstrafrechts, insbesondere der §§ 315, 316 des Deutschen Strafgesetzbuches, nur auf öffentliche Locomotivbahnen oder auch auf andere Eisenbahnen Anwendung?“ Von A. Dalcke. In: Dr. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. 11. Band (1895). Breslau, Kerns Verlag (Max Müller). Seite 165 ff.

Daude, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871. Mit den Entscheidungen des Reichsgerichts. Von Dr. P. Daude. 10. Auflage. Berlin, H. W. Müller, 1907.

Eger Entscheid. Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Dr. Georg Eger. Bisher sind erschienen: Band I bis X bei Carl Heymann in Berlin, Band XI bis XXIV bei Max Müller (J. U. Kerns Verlag) in Breslau.

Eger Handbuch. Handbuch des Preußischen Eisenbahnrechts. Von Dr. iur. Georg Eger. Breslau, J. U. Kerns Verlag (Max Müller). I. Band: 1889. II. und III. Band: 1896.

Entsch. d. Rg. i. Civ.-S. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen. Herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig, Veith & Co., seit 1880. Bis jetzt sind 71 Bände erschienen.

Entsch. d. Rg. i. Strafs. Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. Herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig, Veith & Co., seit 1880. Bis jetzt sind 41 Bände erschienen.

Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich nebst dem Einführungsgesetze. Herausgegeben und erläutert von Prof. Dr. Reinhard Frank, 5. bis 7. Auflage. Leipzig, C. L. Hirschfeld, 1908.

Großmann, Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens, beleuchtet am Werdegange der Dresdner Straßenbahnen, von Dr. Hermann Großmann. Dresden, Wilhelm Baensch, 1903.

Haarmann, Die Kleinbahnen. Ihre geschichtliche Entwickelung, technische Ausgestaltung und wirtschaftliche Bedeutung. Berlin, Siemenroth & Troschel, 1896.

Hälschner, Das gemeine Deutsche Strafrecht, systematisch dargestellt von Prof. Dr. Hugo Hälschner. I. Band: Die allgemeinen strafrechtlichen Lehren. Bonn, Adolph Marcus, 1881. II. Band: Der besondere Teil des Systems, 1. Abteilung. Bonn, Adolph Marcus, 1884. II. Band: Der besondere Teil des Systems, 2. Abteilung. Bonn, Adolph Marcus, 1887.

Hilse, Handbuch der Straßenbahnkunde. Von Dr. Karl Hilse. I. Band: Das Straßenbahnrecht. München und Leipzig, R. Oldenbourg, 1892. II. Band: Die Straßenbahnpolitik, die Straßenbahnwirtschaftslehre und die Straßenbahnbetriebslehre. München und Leipzig, R. Oldenbourg, 1893.

Koehne, Grundriß des Eisenbahnrechts mit besonderer Berücksichtigung Deutschlands, Oesterreichs und der Schweiz. Von Dr. iur. et phil. Carl Koehne. Berlin, Otto Liebmann, 1906.

Koermann, Die Straßenbahnen und die Deutsche Reichsgesetzgebung. Von W. Koermann, Amtsrichter. In: Dr. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. 11. Band (1895). Seite 273 flg.

Leuthold, Das Königlich Sächsische Verwaltungsrecht. Von Dr. Leuthold. Leipzig, Roßberg, 1878.

v. Lißt, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. Von Prof. Dr. Franz v. Lißt. 16./17. völlig durchgearbeitete Auflage. Berlin, J. Guttentag, 1908.

Loock, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen im Deutschen Reiche. Von Dr. Walter Loock. Berlin, J. Guttentag, 1893.

Meves, Ueber die Stellung des Reichs-Strafrechts zum Eisenbahnwesen. Von Meves, Staatsanwalt. In: Der Gerichtssaal. Zeitschrift für Strafrechtspflege. Herausgegeben von v. Jagemann und anderen. 26. Band. Stuttgart, Ferdinand Enke, 1874. Seite 167—201 und 241—271.

Meyer, Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. Von Dr. Hugo Meyer. 6. Auflage, herausgegeben von Dr. Allfeld. Leipzig, Deichertsche Verlagsbuchhandlung Nachf. (Georg Böhme), 1907.

Müller, Ueber die Verbrechen gegen die materielle Integrität der Eisenbahnen. Von Dr. Carl Otto Müller. Leipzig, Bernh. Tauchnitz jun., 1846.

Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, einschließlich der Strafbestimmungen der Konkursordnung. Von Dr. Justus Olshausen. 7. Auflage. Berlin, Franz Vahlen, 1905.

Oppenhoff, Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, erläutert durch Dr. Friedrich Oppenhoff. 13. Ausgabe, herausgegeben von Dr. Theodor Oppenhoff. Berlin, Georg Reimer, 1896.

Pezold, Die Deutsche Strafrechtspraxis. Von Hermann Pezold, Kreisrichter und anderen. Stuttgart, Wilhelm Nitzschke, 1877.

Rechtsprechung. Rechtsprechung des Deutschen Reichsgerichts in Strafsachen. Herausgegeben von den Mitgliedern der Reichsanwaltschaft. Band 1—10 (1879—1888). München und Leipzig, R. Oldenbourg.

v. Schwarze, Kommentar zum Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich. Von Dr. Friedrich Oskar v. Schwarze. 4. Auflage. Leipzig, Fues' Verlag (R. Reisland), 1879.

v. Stengel, Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts. Herausgegeben von Prof. Dr. Karl Freiherrn v. Stengel. Freiburg i. B., J. C. B. Mohr, 1890. Band I. Seite 347 flg., s. v.: „Eisenbahnwesen".

Supper, Das Deutsche Eisenbahnstrafrecht. Tübinger Inaugural-Dissertation von Otto Supper. Stuttgart, Druck von Carl Hammer, 1893.

Stenglein, Lexikon des Deutschen Strafrechts nach den Entscheidungen des Reichsgerichts zum Strafgesetzbuche zusammengestellt und herausgegeben von Dr. M. Stenglein, Reichsgerichtsrat a. D. Zwei Bände. Berlin, Otto Liebmann, 1900.

Vergleichende Darstellung. Vergleichende Darstellung des Deutschen und Ausländischen Strafrechts. Vorarbeiten zur Deutschen Strafrechtsreform. Herausgegeben von den Professoren Dr. Karl Birkmeyer, Dr. Fritz van Calker, Dr. Reinhard Frank, Dr. Robert v. Hippel, DDr. Wilhelm Kahl, Dr. Karl v. Lilienthal, Dr. Franz v. Liszt, Dr. Adolf Wach. Besonderer Teil. Band IX: Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen. 1. Allgemeine Erörterung von Dr. Kitzinger, München (Seite 1 flg.); Gefährdung des Eisenbahnbetriebes von Prof. Dr. v. Ullmann, München (Seite 85—95). Berlin, Otto Liebmann, 1906.

Weiß, Die Pferdebahnen im öffentlichen Recht. Von Dr. Max Weiß. Wien, Alfred Hölder, 1897.

Zeitschrift. Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft. Herausgegeben von Prof. Dr. Dochow und anderen. Bis jetzt erschienen 28 Bände (seit 1881). Berlin, J. Guttentag.

Einleitung.

Als Loock[1] eine Monographie über den strafrechtlichen Schutz der Eisenbahnen im Deutschen Reiche vor 17 Jahren schrieb, konnte er mit Recht darauf hinweisen, daß bis dahin über diesen Gegenstand eine einzige Arbeit verfaßt worden war, die zudem von ganz sonderbaren Gesichtspunkten aus die Berechtigung des besonderen strafrechtlichen Schutzes der Eisenbahnen herleitete, Gesichtspunkten, die sich lediglich mit der Neuheit dieses Verkehrsmittels erklären lassen und heute von keiner Seite mehr als wesentlich angesehen werden dürften. Die in Frage stehende Arbeit Müllers läßt sich ihrer Anlage nach nur aus dem Umstande erklären, daß zur Zeit ihrer Entstehung (1846) in Deutschland noch immer grundsätzliche Gegner der Eisenbahnen vorhanden waren, es sei nur an die bekanntlich noch kurz vorher namentlich von ärztlicher Seite gegen ihre Benutzung vorgebrachten Bedenken erinnert.

Andererseits weist Loock nach, daß, wie noch heute, schon damals, zur Zeit der Entstehung der Müllerschen Abhandlung, der Gesichtspunkt der durch die Beschädigung oder Zerstörung der Eisenbahn und der sonstigen Störung ihres Betriebes möglicherweise entstehenden „Gemeingefahr" für ihre Stellung unter den besonderen Schutz der Strafgesetze in Deutschland in erster Linie maßgebend gewesen ist und daß sie nie hauptsächlich als politische Verbrechen behandelt worden sind.[2]

Seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ist die Rechtsprechung über den Begriff der Eisenbahn nach dem geltenden Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich äußerst rege gewesen, bis in die neueste Zeit hinein. Infolgedessen haben sich auch die Kommentare dieses Gesetzbuches und die Lehrbücher des Strafrechtes, zuletzt in eingehendster Weise das Bindingsche, mit diesem Begriffe beschäftigt, und es sind die verschiedensten

Ansichten geäußert worden, ohne daß von irgend einer Seite seit dem Erscheinen der Loockschen Arbeit der Versuch gemacht worden wäre, in zusammenfassender Weise den Begriff der Eisenbahn, sei es einheitlich für das ganze Strafgesetzbuch, sei es für dessen einzelne, in Betracht kommenden Paragraphen unter Prüfung der in der Rechtsprechung und der in den Lehrbüchern vertretenen Ansichten zu behandeln. Das Ergebnis eines solchen Versuches ist die vorliegende Arbeit.

§ 1.

Der Begriff der Eisenbahn im allgemeinen.

Wenn in Stengels Wörterbuch[1] des deutschen Verwaltungsrechtes die Eisenbahn „in ihrer allgemeinsten Bedeutung“ als ein Beförderungsmittel bezeichnet wird, „durch welches auf einer besonderen, nur für bestimmte Fahrzeuge benutzbaren Spurbahn unter Anwendung von Maschinenkraft Menschen, Güter und Nachrichten bewegt werden“ und ausdrücklich als die wesentlichen Merkmale die „feste Spur“ und die „Bewegung mittels Maschinenkraft (Dampf, Elektrizität)“ hervorgehoben werden, so ist dies hinsichtlich der „Maschinenkraft“ nicht richtig und auch nicht, wie Stengel meint, die in der Wissenschaft übliche Begriffsbestimmung. Man denke nur an die Auslegung des § 1 des Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatze für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871 (Reichsgesetzblatt 1871, Seite 207). Hier sind im Gegenteile die Rechtslehrer und die Praktiker darüber einverstanden, daß auch der Unternehmer eines Pferdeeisenbahnbetriebes, ja sogar der Unternehmer einer sogenannten „Rutschbahn“ auf einer Festwiese schadensersatzpflichtig nach Maßgabe der Bestimmungen des genannten Gesetzes sei.[2] Man wird vielmehr die Stengelsche Begriffsbestimmung nur unter Ausschaltung der Beschränkung auf die „Maschinenkraft“ als die allgemein anerkannte bezeichnen können. Denn tatsächlich herrscht wohl Einverständnis darüber, daß eine feste Spur die erste Voraussetzung für die Bezeichnung einer Bahn als Eisenbahn im Sinne eines jeden Gesetzes ist. Daß das Reichsstrafgesetzbuch nach richtiger Auslegung in einem Falle nicht einmal eine feste, d. h. mit dem Erdboden unmittelbar fest verbundene Spur zum Begriffe der Eisenbahn fordert, wird unten noch darzulegen sein.[3]

Faßt man unter dem Begriffe „Eisenbahnen“ im weitesten Sinne alle an Schienen gebundenen Beförderungsmittel und deren Spurwege zusammen, so ergiebt sich zunächst, daß die sogenannten „geleislosen Bahnen“, deren es im Königreiche Sachsen zwei gab, nämlich die „Dresdner Heidebahn“, von Dresden nach Klotzsche führend, und die Königstein a. d. E. mit Bad Schweizermühle verbindende Bielatalbahn, von denen jedoch auf der ersteren Strecke der Betrieb wieder eingestellt worden ist, dem Begriffe der Eisenbahnen nicht unterstellt werden können. Bei der Bielatalbahn, die analog der „Heidebahn“ gebaut worden ist[4], ist zwar die Bewegungsfreiheit der Beförderungsmittel dadurch beschränkt, daß ihre Fortbewegung an den Contakt mit der elektrischen Oberleitung durch Vermittelung der Leitungsstangen gebunden ist, aber die Wagen haben die Fähigkeit, von ihrer gewöhnlichen Fahrtlinie je 3 m nach rechts und links abzuweichen und auf der Straße zu wenden. Hier kann von einer „Bahn“ im eigentlichen Sinne überhaupt nicht mehr gesprochen werden.

§ 2.

Die Einteilung der Eisenbahnen im allgemeinen.

Die Eisenbahnen können von verschiedenen Gesichtspunkten aus in bestimmte Arten eingeteilt werden, je nach dem Zwecke, der bei der Einteilung verfolgt wird. Der Nationalökonom wird ein ganz anderes Einteilungsprinzip zugrunde legen, als der Verwaltungsbeamte, und dieser wieder wird zu einer anderen Einteilungsweise greifen, als der Lehrer des Civilrechts und der Criminalist, die wieder ihrerseits untereinander verschiedene Einteilungsgrundsätze verfolgen werden.

Andererseits wird der Techniker rein technische Unterscheidungsmerkmale zur Grundlage seiner Artbestimmungen benutzen. Freilich werden die Vertreter der obengenannten Wissenschaften immer in erster Linie auf die technischen Eigenschaften der Eisenbahnen und ihres Betriebes zu deren Classifizierungen zurückgreifen müssen.

Eine umfassende Aufstellung aller Arten von Eisenbahnen hat Haarmann[1] in seinem Werke über die Kleinbahnen zu geben versucht, indem er bei seiner Gruppierung den Weltverkehr wie den Transport von Gegenständen innerhalb eines Grundstücks von einem Platze zu einem anderen auf einer mit dem Boden nicht fest verbundenen Spur (Schiene) berücksichtigt.[2] Aber gerade

die Haarmannsche Gruppierung zeigt am eindringlichsten, daß der vorhin ausgesprochene Satz, jede Wissenschaft verfolge andere Einteilungsprinzipien, cum grano salis zu begreifen ist. Es ergiebt sich nämlich an der Hand seiner Artenaufstellung hinsichtlich der Eisenbahnen ganz besonders deutlich, daß eine Einteilung lediglich nach verwaltungsrechtlichen, civilrechtlichen, strafrechtlichen, volkswirtschaftlichen und technischen Grundsätzen undurchführbar ist und daß stets mehr oder weniger ein Zusammenfließen der verschiedenen wissenschaftlichen Grundsätze notwendigerweise erfolgen muß. Haarmann stellt die folgenden vier Hauptgruppen auf:

Hauptbahnen,
Nebenbahnen,
Kleinbahnen und
Förderbahnen

und teilt die Drahtseil- und Zahnradbahnen, soweit sie dem öffentlichen Verkehre dienen, den Kleinbahnen zu, während er unter dem Begriffe „Förderbahnen“ sämtliche dem nicht öffentlichen Nahverkehre dienenden Bahnen, gleichviel welche technischen Eigentümlichkeiten ihnen beiwohnen mögen, zusammenfaßt. Die Schwebebahnen, soweit sie dem öffentlichen Verkehre dienen (z. B. die Bergschwebebahn der Gesellschaft „Elektra“ in Loschwitz bei Dresden und die horizontal verlaufende Schwebebahn mit elektrischem Betriebe, welche Elberfeld mit Barmen verbindet), sind demnach nach Haarmann den Kleinbahnen beizuzählen, desgleichen die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienenden Elevatoren, die allerdings im Deutschen Reiche wohl noch nirgends eingeführt sind.

Die sämtlichen in den vorgenannten Gruppen enthaltenen Arten von Schienenwegen sind im Deutschen Reiche nur nach zwei Gesetzen zu berücksichtigen: Dem oben erwähnten, oft sogenannten Reichshaftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 und dem Krankenversicherungsgesetze vom 15. Juni 1883 und seinen Novellen vom 10. April 1892, 30. Juni 1900 und 25. Mai 1903. Der § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes versteht nämlich unter „Eisenbahnen“ nach der konstanten Auslegung in der Rechtsprechung des Reichsgerichts Unternehmungen, „gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Unterlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden

Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektrizität, tierischer (und) oder menschlicher Muskeltätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefäße und deren Ladung usw.) bei dem Betriebe des Unternehmers auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen nur in bezweckter Weise nützliche, oder auch Menschenleben vernichtende und die menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist".[3] Das Erfordernis der Bestimmung zum öffentlichen Verkehre ist, wenn man der Ansicht des Reichsgerichts folgt, im Reichshaftpflichtgesetze nicht aufgestellt worden, dem nach der obigen von Eger mit Recht als „langatmig" bezeichneten Definition des Reichsgerichts auch Privatanschlußbahnen, Bergwerksbahnen usw. unterstehen.[4] Für das Verwaltungsrecht kommt in erster Linie der Gesichtspunkt der Zweckbestimmung der Bahnen in Betracht. Fällt ihre Bestimmung für den allgemeinen Verkehr fort, dienen sie demnach ausschließlich privaten Zwecken, so haben sie kein Interesse für das Verwaltungsrecht.[5]

§ 3.

Einteilung der Arten der Eisenbahn im Sinne des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich.

Wenn Koehne unter Eisenbahnen „im Sinne der Jurisprudenz" mit eisernen Geleisen (Schienen) versehene Wege, auf denen für den öffentlichen Verkehr bestimmte Fahrzeuge den Transport von Sachen und Personen mit Hilfe vom Dampfkraft vermitteln[1], sowie die Eigentümer derartiger Anstalten und diese selbst versteht, so befindet er sich, wie schon oben dargetan ist, nicht nur im Widerspruche mit der gesamten Literatur und Rechtsprechung über das Eisenbahnrecht, sondern kann nicht einmal den Anspruch darauf erheben, für das Strafrecht, welches gewiß einen engen Begriff mit dem Worte verbindet, eine annähernd richtige Begriffsbestimmung gegeben zu haben.

Unzureichend ist aber auch seine Einteilung in Haupt- oder Volleisenbahnen und Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung, Sekundärbahnen) und in Staats- und Privatbahnen. Richtig ist dagegen seine Ansicht, daß der Umstand, ob eine Bahn Staats- oder Privateigentum sei, für ihre Beurteilung im Privat- und Strafrechte unwesentlich ist.

Ein Vergleich der von Haarmann gewählten Einteilungsweise mit der von Loock beliebten führt zu dem Ergebnisse, daß sich die von Beiden, obgleich aus von einander abweichenden Beweggründen und mit unter einander verschiedenen Endzwecken aufgestellten Schemata ziemlich mit einander decken. Die folgende vergleichende Tabelle mag dies dartun:

(Siehe Anlage A Seite 43).

Für die vorliegende Arbeit soll die Loocksche Einteilung die maßgebende sein, da in ihr, wie sich aus der Gegenüberstellung mit dem Haarmannschen Kataloge ergiebt, sämtliche Eisenbahnen, im weitesten Sinne des Wortes, Berücksichtigung gefunden haben.

§ 4.

Ist die Annahme einer Verschiedenheit des Begriffes „Eisenbahn“ innerhalb des Reichsstrafgesetzbuches zulässig?

Diese Frage hat Loock in seiner Monographie bereits angeschnitten, ohne sie jedoch in ihrem Kernpunkte zu behandeln.

Er rechtfertigt seine Behauptung, daß der Sinn des Wortes „Eisenbahn“ für jede einzelne Gesetzesstelle, wie Meves sagt, „aus der Tendenz der Vorschrift, dem Zusammenhange und sonstigen Momenten unter Anwendung aller der Interpretation zu Gebote stehenden Mittel“ festgestellt werden müsse, damit, daß die Reichsverfassung und die ihr folgenden Gesetze, Verordnungen und Staatsverträge (z. B. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, nebst der diesen angefügten Liste, Reichsgesetzblatt für 1892, Seite 835 flg. und deren Nachträge) unter „Eisenbahn“ Bahnen verstehen, die bald Eisenbahnen im engeren, bald solche im weiteren Sinne sind. Er weist m. a. W. nach, daß die Begriffsbestimmung der Eisenbahnen nach der Absicht des Gesetzgebers innerhalb des einen „Gesetzeskomplexes“ (um diesen Ausdruck als Gegensatz zu der einzelnen „Gesetzesstelle“ zu gebrauchen) eine andere ist als in dem anderen. Die von ihm gewählten Beispiele zeigen dies deutlich: Die Reichsverfassung vom 16. April 1871 hat lediglich das „Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs“ (Art. 4, 41 flg.) im Auge; dem öffentlichen Verkehrsinteresse und lediglich ihm dienen die Bahnordnungen und die Betriebsordnung, die Bestimmungen des VII. Abschnittes des III. Buches des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 und das preußische Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892,

sowie das Berner Uebereinkommen vom 10. Oktober 1890 mit seinen Nachträgen.[1]

Aus Loocks Ausführungen geht jedoch nicht die Berechtigung hervor, innerhalb eines Gesetzes einem in diesem mehrfach und an verschiedenen Stellen gebrauchten Worte verschiedene Bedeutungen beizulegen. Im Gegenteile: Die von ihm erwähnten Gesetze verbinden, auch wenn in ihm das Wort „Eisenbahn" mehrfach auftritt, mit diesem Worte stets einen für das betreffende Gesetz einheitlichen Begriff (mit Ausnahme des Berner Uebereinkommens, welches durch die gegenwärtig noch stetig zunehmende Vervollständigung der ihm beigefügten Liste und den Mangel einer Begriffsbestimmung in dem ursprünglichen Vertrage jeden Augenblick eine Aenderung der Begriffsbestimmung der „Eisenbahnen" in seinem Sinne zuläßt.[2]

Die Berechtigung, dem Worte „Eisenbahn" innerhalb des Reichsstrafgesetzbuches verschiedene Bedeutungen beizulegen[3], leitet sich vielmehr von einem ganz allgemeinen Grundsatze her, der in § 133 des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich den folgenden Ausdruck gefunden hat: „Bei der Auslegung einer Willenserklärung ist der wirkliche Wille zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinne des Ausdruckes zu haften". Was hier von der Willenserklärung einer jeden Privatperson gesagt wird, hat volle Gültigkeit auch für die Willenserklärungen des Gesetzgebers und deren Auslegung. Hat der Gesetzgeber, gleichviel ob absichtlich oder unabsichtlich, es unterlassen, einem von ihm angewandten Ausdrucke eine eindeutige Begriffsbestimmung beizugeben, und ist dieser Ausdruck mehrdeutig, so sind Praxis und Wissenschaft dazu berufen, diesem Ausdrucke die vernünftige Grenze unter Berücksichtigung des mutmaßlichen Willens des Gesetzgebers zu ziehen, ohne irgendwie bei der Festlegung des Begriffes an eine Regel gebunden zu sein. Neben der Auslegung kommt hierbei auch die Analogie zur Anwendung, deren Berechtigung als vorhanden anerkannt ist, seit es überhaupt gesetztes Recht giebt. Selbstverständlich wird mit der Anwendung der letzteren ganz besonders vorsichtig zu Werke gegangen werden müssen, da eine Täuschung hier außerordentlich leicht unterlaufen kann. Es ist Binding durchaus zuzustimmen, wenn er sagt: „Der fragmentarische Charakter des strafrechtlichen Stoffes löst selbstverständlich bei der Praxis, die ihn anzuwenden, und bei der Wissenschaft, die ihn zu durchleuchten hat, eine durchaus gesunde

Neigung aus: gerade jenen Mangel des Gesetzes durch Auslegung zu mindern, ganz besonders aber durch Analogie zu heben. Kein Gesetzesstoff bedarf der Ausrundung durch diese Mittel mehr als jener!“[4] Gerade der von Binding hervorgehobene fragmentarische Charakter des strafrechtlichen Stoffes ist es, der die Festlegung der einzelne Begriffe für den Gesetzgeber, wie für den das Gesetz handhabenden Richter oder sonstigen Beamten außerordentlich erschwert, in höherem Grade erschwert, als dies zum Beispiel auf dem Gebiete des Civilrechtes der Fall ist.

Die unaufhörlich und rastlos vorwärtsschreitende Entwickelung der Technik auf allen Gebieten des Verkehrswesens macht es dem Gesetzgeber unmöglich, alle gegen dieses gerichteten strafbaren Handlungen im voraus zu übersehen. Es wäre daher grundsätzlich falsch von ihm gehandelt, wenn er den Versuch unternähme, bei der Abfassung der Gesetze in casuistischer Weise vorzugehen. Sein Grundsatz muß vielmehr stets der sein, ein System aufzubauen, welches so elastisch ist, daß es die Fülle der einzelnen strafbaren Handlungen in möglichst erschöpfender Weise unter gewissen Gesichtspunkten vereinigt, daß m. a. W. womöglich jede die Rechtsgüter des Staates oder der einzelnen Volksgenossen verletzende oder gefährdende Handlung von einem dieser Gesichtspunkte aus mit Strafe bedroht wird. „Rechtsgedanken sind wertvoller als Wortdefinitionen!“ Die Aufgabe der Wissenschaft wie der Praxis ist es, die einzelne Handlung auf die Möglichkeit ihrer Einreihung in dieses System hin zu prüfen und hierdurch dem Willen des Gesetzgebers durch vernünftige Auslegung der von ihm erlassenen Bestimmungen und der dabei angewandten Ausdrucksweise die gebührende Geltung zu verschaffen.[5]

Im Systeme des Reichsstrafgesetzbuchs kommt nun das Wort „Eisenbahn“ in fünf verschiedenen Abschnitten des besonderen Teiles vor; es erscheint nämlich:

1. in dem Abschnitt über Hochverrat und Landesverrat (I. Abschnitt, § 90 Ziffer 2),
2. in dem Abschnitt über Diebstahl und Unterschlagung (XIX. Abschnitt, § 243 Ziffer 4),
3. in dem Abschnitt über Raub und Erpressung (XX. Abschnitt, § 250 Ziffer 3),
4. in dem Abschnitt über Sachbeschädigung (XXVI. Abschnitt, § 305) und

5. in dem Abschnitt über gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen (XXVII. Abschnitt, §§ 315, 316, 319, 320).

Man ersieht hieraus, daß das Gesetz unter den verschiedensten Gesichtspunkten, und zwar unter dem der Schutzbedürftigkeit der Landesverteidigungsinstrumente (§ 90 Ziffer 2), des Eigentums §§ 243 Ziffer 4, § 250 Ziffer 3, § 305) und der allgemeinen Sicherheit des Lebens (§§ 315, 316, 319, 320) die „Eisenbahn" erwähnt. An keiner Stelle des Gesetzbuches wird indessen irgendwie zum Ausdrucke gebracht, was es unter dem Begriffe verstanden wissen will. Hinreichende Veranlassung hätte für den Gesetzgeber zur Bestimmung des Begriffes aus drei Gründen vorgelegen: einmal, weil ihm bewußt sein mußte, daß weder bei der Erlassung der betreffenden Gesetzesbestimmungen, noch bei deren später erfolgter Revision eine Einheitlichkeit hinsichtlich der Ansichten über den allgemeinen Sprachgebrauch bezüglich des Wortes „Eisenbahn" herrschte, ferner, weil aus diesem Grunde die Vermutung nahe lag, daß, je nach der Stelle, an der er das Wort „Eisenbahn" gebrauchte, bald ein engerer, bald ein weiterer Begriff damit verbunden sein konnte, schließlich, weil er andere Begriffe des Strafgesetzbuches, die zu verschiedenen Deutungen Anlaß geben konnten, einheitlich für alle vom Strafgesetzbuche berührten Materien bestimmte, z. B. den Begriff des Beamten (§ 359), des Angehörigen (§ 52 Absatz 2).

Aus dem Schweigen des Gesetzgebers über den Begriff der Eisenbahn kann man hiernach mit Recht den Schluß ziehen, daß er der Auslegung keine festen Grenzen ziehen wollte, daß er eine „Legaldefinition" absichtlich vermieden hat, eben mit Rücksicht auf die stetige Entwicklung des Eisenbahnwesens, auf die seit der Erfindung des Dampfwagens in so überraschender Weise sich vermehrenden Verbesserungen der Technik bei diesem Verkehrsmittel und auf die unaufhörliche Vergrößerung seines Anwendungsgebietes.[6]

Gelegentlich der Beratungen der Strafgesetznovelle vom 26. Februar 1876 war vom Reichskanzleramte dem Bundesrate in dem Entwurfe der Novelle der Vorschlag unterbreitet worden, als § 320a in das Strafgesetzbuch die Bestimmung aufzunehmen, daß „unter Eisenbahnen im Sinne dieses Strafgesetzes auch diejenigen Eisenbahnen zu verstehen seien, auf welchen der Transport durch eine andere Kraft als die Dampfkraft betrieben werde". Die Erhebung dieses Vorschlages zum Gesetze wurde jedoch abgelehnt.[7] Es ist demnach dabei geblieben, daß die Wissenschaft und die Praxis volle Freiheit hinsichtlich der Aus-

legung des Begriffes der Eisenbahn für das Reichsstrafgesetzbuch hat. Selbst wenn die gesetzgebenden Faktoren durch die Ablehnung der Aufnahme des erwähnten Paragraphen in das Strafgesetzbuch hätten zum Ausdrucke bringen wollen, daß mit tierischer oder gar menschlicher Kraft betriebene Eisenbahnen nicht unter das Gesetz fallen sollten, so wäre der Gesetzesausleger nicht ohne weiteres verpflichtet, sich an dieses Motiv des Gesetzgebers für gebunden zu erachten. Im Gegenteile: wenn und soweit er es dem Sinne des Gesetzes nach für zulässig hält, Vergehen und Verbrechen, die gegen Bahnen gerichtet sind, auf denen die Beförderungsmittel mit animalischer oder menschlicher Kraft bewegt werden, der einen oder der anderen Strafbestimmung zu unterwerfen, so hat er dies, unbekümmert um die Entwickelungsgeschichte des Strafgesetzes, nur den Gesetzen der Logik folgend, zu tun, auch gegen die Absicht des Gesetzgebers. Denn es ist stets von der Voraussetzung auszugehen, daß der Gesetzgeber nur das Zweckmäßige gewollt hat. Eine andere Beschränkung als der Wortlaut des Gesetzes ist für den Richter, sobald er Recht spricht, nicht vorhanden. Alles andere, wie Gesetzesgeschichte und wissenschaftliche Gesetzesauslegung, ist lediglich Hilfsmittel für ihn zur Bildung des Urteils auf Grund des Gesetzes.[8]

§ 5.

Die Anordnung des Stoffes bei der Bestimmung des Begriffes „Eisenbahn“ für das Reichsstrafgesetzbuch.

Wir haben in § 3 festgestellt, daß die von Loock und Haarmann gewählten Einteilungsweisen der Eisenbahnen bei deren Begriffsbestimmung für die einzelnen Stellen des Reichsstrafgesetzbuches, in denen ihrer Erwähnung geschieht, am besten verwendet werden können, weil sie einerseits sämtliche überhaupt in Betracht kommenden Bahnen berücksichtigen, andererseits bereits auf den Umfang des Betriebes und ihre Zweckbestimmungen Gewicht legen und strafrechtlich unbeachtliche Gesichtspunkte (z. B. ob sie im Staats- oder Privateigentume stehen) außer Betracht lassen.

Für die vorliegende Arbeit ist jedoch des Weiteren, wie schon im vorigen Paragraphen angedeutet wurde, zu beachten, welche Gründe in jedem einzelnen Falle den besonderen Schutz der „Eisenbahn“ rechtfertigen. Hier ergiebt sich eine Teilung der Betrachtung nach vier Gesichtspunkten, von denen aus die Bestimmung des Begriffs der Eisenbahn allein und der mit ihm zu-

sammenhängenden Begriffe „Eisenbahnhof“, „Eisenbahnanlagen“, „Fahrbahn“ und der „zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen“ zu erfolgen hat, aus dem Gesetze selbst. In ihm spielt die Eisenbahn eine Rolle

1. als Landesverteidigungsinstrument (§ 90 Ziffer 2),
2. als Bauwerk (§ 305),
3. als Verkehrseinrichtung,
   a) im allgemeinen (§ 243 Ziffer 4, § 250 Ziffer 3),
   b) als solche mit besonderen Eigenschaften (§§ 315, 316, 319, 320).

Die Angriffe gegen die Eisenbahnen in diesen vier berücksichtigten Eigenschaften sind strafbar, sobald sie von irgend einem Menschen begangen werden, dem nicht einer der im IV. Abschnitte des ersten Teiles des Reichsstrafgesetzbuches erwähnten Strafausschließungsgründe zur Seite steht.

Zu 1 ist jedoch zu bemerken, daß die im § 90 Ziffer 2 angedrohte Strafe nur über einen Deutschen oder über einen unter dem Schutze des Deutschen Reiches oder eines Bundesstaates sich innerhalb des Bundesgebietes aufhaltenden Ausländer während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges verhängt wird, während über Ausländer, die diesen Schutz nicht genießen, wenn ihre Handlung die Tatbestandsmerkmale des zitierten Paragraphen aufweist, nach dem Kriegsgebrauche zu verfahren ist (§§ 89, 90, 91 Absatz 2 und Absatz 1 des Reichsstrafgesetzbuches). Insoweit ist daher die Ansicht Meves' a. a. O. Seite 257, daß Subjekt der Tat nur ein Deutscher sein könne, irrig. Nur die Strafe des § 90 trifft den Ausländer nicht, sondern die nach dem Kriegsgebrauche zu verhängende, die schwerer ist.[1]

Der § 316 Absatz 2 bedroht jedoch noch besonders Handlungen, die ausschließlich von bestimmten Personen, nämlich den „zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen“ begangen werden können. Den Kreis dieser Personen zu bestimmen, wird die Aufgabe eines besonderen Paragraphen bilden (§ 10).

§ 6.

a) Die Eisenbahn als Landesverteidigungsinstrument.

Die Reichsverfassung unterstellt der Beaufsichtigung des Reiches und der Gesetzgebung desselben in Artikel 4 Ziffer 8 „das Eisen-

bahnwesen ...., und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs", und in Artikel 13 „die gemeinsame Gesetzgebung über das Strafrecht". Was die in Artikel 4 Ziffer 8 aufgezählten Gegenstände anlangt, so ist bisher noch nirgends ein Zweifel darüber aufgetaucht, daß sich das Gesetzgebungs- und Beaufsichtigungsrecht des Reiches auch hinsichtlich des Eisenbahnwesens, ebenso wie hinsichtlich der Land- und Wasserstraßen nur soweit erstreckt, als sie das Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs berührt.[1] Ein solcher Zweifel wäre auch unbegründet, trotzdem der Wortlaut der Reichsverfassung in dieser Beziehung nicht ganz klar ist, sondern an sich auch die Deutung zuläßt, daß die Gesetzgebung des Reiches und seine Beaufsichtigung hinsichtlich der Eisenbahnen in ihren sämtlichen Beziehungen zulässig wäre, und daß sich die einschränkenden Worte „im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs" nur auf die Herstellung der Land- und Wasserstraßen beziehen. Daß jedoch im Sinne der Gesetzesstelle eine solche Beschränkung nicht liegt, ergiebt sich aus den Bestimmungen des VII. Abschnittes der Reichsverfassung, insbesondere aus den §§ 42 und 43 daselbst unzweideutig.

Ein Ausfluß dieses Rechtes des Reiches zur Gesetzgebung und Beaufsichtigung bezüglich des Eisenbahnwesens im Interesse der Landesverteidigung ist die Entstehung der Bestimmung des § 90 des Reichsstrafgesetzbuches, wonach „ein Deutscher" und „ein Ausländer, während er unter dem Schutze des Deutschen Reiches oder eines Bundesstaates sich innerhalb des Bundesgebietes aufhält", mit lebenslänglicher Zuchthausstrafe für den Fall bedroht werden, daß sie „vorsätzlich während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges Festungswerke, Schiffe oder Fahrzeuge der Kriegsmarine, öffentliche Gelder, Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen, sowie Brücken, Eisenbahnen, Telegraphen und Transportmittel in feindliche Gewalt bringen oder zum Vorteile des Feindes zerstören oder unbrauchbar machen."

Diese jetzige Fassung hat das Gesetz durch den Erlaß des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse vom 3. Juli 1893, § 11, erhalten.[2] Die Entwickelung des § 90 Ziffer 2 von dem Erlasse des Strafgesetzbuches für den Norddeutschen Bund an bis zu dem erwähnten Gesetze vom 3. Juli 1893 ergiebt sich aus der in Anlage B erfolgten Gegenüberstellung der §§ 89

und 90 Ziffer 2 in ihren Umbildungen bis zum heutigen Tage. (Siehe Anlage B, Seite 44 bis 47).

Die Tendenz des Gesetzes ergiebt sich aus seiner Stellung im Systeme des Reichsstrafgesetzbuches.[3] Es sind hiernach unter Eisenbahnen alle diejenigen Bahnen zu verstehen, welche während eines Krieges zum Zwecke der Kriegsführung verwendbar und zu diesem Zwecke bestimmt sind. Der allgemeine Sprachgebrauch kann hier nicht in Betracht kommen, der ja überhaupt, wie wir bereits oben festgestellt haben, bezüglich des Begriffes der Eisenbahn durchaus nicht feststehend und daher für die Gesetzesinterpretation im Allgemeinen nahezu wertlos ist. Es ist zunächst unter Eisenbahn im Sinne des § 90 zu verstehen die Bahn selbst, d. h. die Unterlage, auf welcher die Transportmittel bewegt werden, d. i. die Spur und das sogenannte Bahnplanum. Es ist lediglich erforderlich, daß die Spur aus festen Geleisen besteht, ohne daß diese Geleise mit dem Boden fest verbunden zu sein brauchen. Auch kann es auf die Kraft, mittels deren die Beförderungsmittel fortbewegt werden, nicht ankommen. Selbst eine Draisine könnte, wenn sie z. B. zu Aufklärungszwecken verwendet wird (infolge ihres geräuschlosen Dahingleitens auf den Schienen ist ihre Verwendung zu derartigen Zwecken wohl denkbar), ein taugliches Objekt für ein „Eisenbahnverbrechen“ im Sinne des beregten Paragraphen sein. Auch das Material der Geleise (Eisen oder anderes Metall, Holz, Stein usw.) kann nicht ausschlaggebend dafür sein, eine Bahn als Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift zu beurteilen oder ihr diese Eigenschaft abzusprechen.

Ebensowenig ist zu verlangen, daß die Bahn einen besonderen, nur ihren Zwecken dienenden Bahnkörper besitzt.[4] Auch die in den Straßen eines Ortes oder auf der Landstraße hinführenden Lokal- und „Vicinal“-Bahnen sind demnach zu den Eisenbahnen im Sinne des angezogenen Paragraphen zu zählen.

Nach dem eben Gesagten kann es auch nicht darauf ankommen, ob sich die Geleise unmittelbar auf dem Erdboden befinden. Vielmehr sind auch Schwebebahnen hierher zu rechnen; denn, wie wir in § 2 festgestellt haben, sind auch sie den Eisenbahnen im weitesten Sinne des Wortes zuzuzählen.

Eine Schwierigkeit, welche Mewes, dessen Arbeit im Jahre 1874 veröffentlicht wurde, noch in der Fassung des Gesetzes vorfand und die ihn zu verschiedenen Definitionen des Begriffes der Eisenbahn im Sinne von § 90 führte, nämlich zu einer Definition

nach der Tendenz des Gesetzes, und zu einer, engeren, nach dessen Wortlaute, [5] ist inzwischen durch das Gesetz vom 3. Juli 1893 gegen den Verrat militärischer Geheimnisse behoben worden. Während noch nach der Fassung der Novelle vom 26. Februar 1876 die Ziffer 2 des § 90 folgendermaßen lautete:

Wer „Festungswerke, Schiffe oder andere Fahrzeuge der Kriegsmarine, Kassen, Zeughäuser, Magazine oder andere Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen in feindliche Gewalt bringt, oder dieselben, sowie Brücken und Eisenbahnen zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht“ usw.,

hat sie jetzt die folgende Fassung erhalten:

Wer „Festungswerke, Schiffe oder Fahrzeuge der Kriegsmarine, öffentliche Gelder, Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen, sowie Brücken, Eisenhahnen, Telegraphen und Transportmittel in feindliche Gewalt bringt oder zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht“ usw.

Mit Recht hob Meves hervor, daß nach dem Wortlaute des Gesetzes, entgegen der Absicht des Gesetzgebers, die auf der Spurbahn fortzubewegenden Beförderungsmittel nicht unter den Begriff der Eisenbahn fielen, einmal, weil sie ausdrücklich abgesondert von den Gegenständen genannt seien, deren Verbringung in feindliche Gewalt unter Strafe gestellt wurde, zum andern, weil sie in Verbindung mit den Brücken als Gegenstand der Zerstörung und Unbrauchbarmachung aufgezählt würden. Besonders der letztere Umstand führt dazu, daß bis zu der im Jahre 1893 erfolgten Aenderung des Textes „Eisenbahn“ im Sinne der Ziffer 2 des § 90 l. c. nur deren unbewegliche Teile, ja nur „die Kunststraße des Schienenweges“ sein konnten. [6,6a]

Abgesehen davon, daß die Eisenbahn an der beregten Gesetzesstelle in deren jetziger Fassung auch unter den Gegenständen, die in feindliche Gewalt gebracht werden können, aufgeführt wird, ist sie jetzt nicht nur den Brücken, sondern auch den Telegraphen und den Transportmitteln gleichgestellt. Hieraus ergiebt sich, daß den Schutz des § 90 gegenwärtig zweifellos auch die Zugmittel und die Beförderungsmittel, die auf Spurbahnen, bezw. (Schwebebahnen) an Spurbahnen bewegt werden, genießen. [7,8]

Uebrigens ist die Frage, ob die auf „Bahnen“ befindlichen Beförderungsmittel zum Zwecke der Kriegsführung unter den Begriff der Eisenbahnen fallen, jetzt bedeutungslos geworden, da

sie, wenn man sie nicht zu diesen zählen will, unter den Begriff der Transportmittel fallen. Schon nach dem Strafgesetzbuche für den Norddeutschen Bund war die Verbringung von einzelnen Beförderungsmitteln auf festen Geleisen in feindliche Gewalt strafbar, da sie, sobald sie militärisch wichtig waren, dem Begriffe der „anderen Kriegsbedürfnisse" unterzuordnen waren. Meines Erachtens war die Fassung „Festungswerke . . ., Vorräte von . . . und andere Kriegsbedürfnisse" besser als die gegenwärtige, nach welcher nur „Vorräte von . . . anderen Kriegsbedürfnissen", die in feindliche Gewalt gebracht werden, den erhöhten Schutz des § 90 genießen. Nach dem Wortlaute des Gesetzes in der Zeit vom Erlasse des Reichsstrafgesetzbuches (15. Mai 1871) bis zu dem des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse (3. Juli 1893) konnte die Verbringung eines einzelnen Eisenbahnwagens oder einer einzelnen Lokomotive in feindliche Gewalt nicht nach § 90 bestraft werden, da hier von einem Vorrate von Kriegsbedürfnissen nicht die Rede sein kann. Dagegen war es als Verbringung eines Vorrates von „anderen Kriegsbedürfnissen" anzusehen, wenn mehrere Wagen, z. B. ein ganzer Eisenbahnzug, dem Feinde, um ihm einen Vorteil zu verschaffen, in die Hände geliefert wurde. Daß die Eisenbahnanlagen und der Eisenbahnhof, deren Begriffsbestimmung in § 9 zu erörtern sein wird, zu den als „Eisenbahn" geschützten Anlagen des § 90 gehören, bedarf nach den bisherigen Ausführungen keiner weiteren Erörterung. [9,10.]

Zur Aburteilung von Verbrechen nach § 90 Ziffer 2 ist gemäß § 136 des Gerichtsverfassungsgesetzes i. V. mit § 89 des Reichsstrafgesetzbuches das Reichsgericht in erster und letzter Instanz zuständig. Es ist jedoch seit seinem Bestehen noch nicht in die Lage gekommen, zu der von uns eben erörterten Frage Stellung zu nehmen.

§ 7.

Die Eisenbahn als in fremdem Eigentume stehendes Bauwerk.

Der § 305 des Reichsstrafgesetzbuches lautet:

„Wer vorsätzlich und rechtswidrig ein Gebäude, ein Schiff, eine Brücke, einen Damm, eine gebaute Straße, eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk, welche fremdes Eigentum sind, ganz oder teilweise zerstört, wird mit Gefängnis nicht unter einem Monat bestraft. Der Versuch ist strafbar."

Der XXVI. Abschnitt des zweiten Teiles des Reichsstrafgesetzbuches, in welchem der, übrigens seit dessen Erlaß (15. Mai

1871) in seiner Fassung unverändert gebliebene § 305 an letzter Stelle steht, handelt von der Sachbeschädigung. Die in diesem Abschnitte erwähnten Gegenstände genießen einen besonderen strafrechtlichen Schutz teils deshalb, weil sie im Eigentume eines Anderen als des Täters, sei er ihr Beschädiger oder Zerstörer (§§ 303, 304, 305), sei er ihr Zerstörer (§ 305), stehen, (§ 303: „fremde Sachen", § 305: „welche fremdes Eigentum sind"), teils deshalb, weil ihr besonderer Schutz im Interesse der Wahrung des religiösen, sittlichen, nationalen und künstlerischen Empfindens der Volksgesamtheit oder deren kultureller und wirtschaftlicher Erhaltung und Förderung geboten erscheint.

Die Absicht des Gesetzgebers ist die gewesen, jeder widerrechtlichen Verletzung fremder oder solcher Gegenstände vorzubeugen, deren Erhaltung das öffentliche, allgemeine Interesse fordert.

Das Motiv zur Begehung der strafbaren Handlungen im Sinne des XXVI. Abschnittes ist im Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich, im Gegensatze zu der Gesetzgebung anderer Staaten, z. B. Oesterreichs (§ 85, c des Strafgesetzbuches vom 27. Mai 1852), nicht besonders hervorgehoben.[1]

Während die einfache Sachbeschädigung an jeder „fremden Sache" ohne Rücksicht darauf, ob sie beweglich oder unbeweglich ist, in § 303 unter Strafe gestellt ist, ist als der schwerste Fall der Sachbeschädigung die vollständige oder teilweise Zerstörung von „in fremdem Eigentume" stehenden unbeweglichen Sachen, denen die rechtlich als „Bauwerke" zu behandelnden Schiffe gleichgestellt werden,[2] mit schwerer Strafe bedroht.

Wenn Loock[3] meint, die Stellung der Eisenbahn unter den Schutz des § 305 verdanke sie ihrer Eigenschaft als Verkehrsanstalt und dem daraus folgenden öffentlichen Interesse an ihrer Unversehrtheit, so läßt er dabei den Umstand unberücksichtigt, daß nach dem Wortlaute des Gesetzes auch von der Eisenbahn, die den Schutz des § 305 des Reichsstrafgesetzbuches in Anspruch nimmt, verlangt wird, daß sie im Eigentume eines Anderen als ihres Zerstörers steht. Die Sicherung des Eigentums gegen widerrechtliche Angriffe ist vielmehr der hervorragende Grund ihrer Stellung unter den Schutz des § 305. Die Androhung einer erhöhten Strafe (im Verhältnisse zu der im § 303 angedrohten) ist das Ergebnis der Erfahrung, daß mit der Zerstörung eines der in § 305 erwähnten Gegenstände in den meisten Fällen für den Verletzten ein erheblicher materieller Schaden entsteht. In diesem Sinne bedürfen sie daher einer

besonderen „Befriedung“. Wäre die Loocksche Ansicht richtig, so hätte für den Gesetzgeber kein ersichtlicher Grund dazu vorgelegen, einerseits in § 305 nur die in fremdem Eigentume stehenden Bauwerke zu schützen, andererseits das Erfordernis des „fremden Eigentums“ für die in § 304 aufgezählten Gegenstände nicht aufzustellen. Die Frage, ob den Schutz des § 304 nur solche Gegenstände genießen, welche nicht Eigentum des Beschädigers bezw. Zerstörers sind, ist allerdings bestritten und wird vom höchsten Gerichtshofe des Reiches verneint, meines Erachtens mit Unrecht (Vgl. Entsch. d. Rg. i. Strafs. Band V, Seite 319 [Urteil des III. Strafsenats vom 30. Dezember 1881]). Die Erwähnung der Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als Bauwerk läßt erkennen, daß der Gesetzgeber alle beweglichen Teile derselben von dem Schutze des § 305 hat ausschließen wollen, denn unter Bauwerk ist eine von Menschenhand hergestellte, mit dem Erdboden entweder unmittelbar oder durch die eigene Schwere fest verbundene[4] und daher ohne ihre Zerstörung von ihm untrennbare, unbewegliche Sache, welche für eine gewisse Dauer bestimmt ist,[5] zu verstehen.

Es ist Frank[6] darin zuzustimmen, daß in praktischer Hinsicht die Streitfrage über den Begriff der Eisenbahn nach § 305 „nahezu müßig“ ist. Denn selbst wenn man mit Eger,[7] von Lißt,[8] Loock[9] gegen Meves,[10] Binding,[11] Supper,[12] Oppenhoff[13] auf die treibende Kraft der Beförderungsmittel ein entscheidendes Gewicht legen und die Pferdebahnen nicht zu den Eisenbahnen im Sinne des § 305 zählen wollte, so würde auch ihr Schienenweg als „gebaute Straße“, mithin ebenfalls als Bauwerk anzusehen sein, ebenso wie deren sonstige unbewegliche Teile (Bahnhöfe, mit dem Erdboden fest verbundene Wartehallen, Verwaltungsräume u. dergl. mehr als Gebäude) den Schutz des § 305 zu beanspruchen haben. Bedenken könnten allerdings bezüglich der Frage auftauchen, ob Schwebebahnen an festen Spurgeleisen (z. B. die Elberfeld-Barmer) zu den Schutzobjekten des § 305 zu zählen sind. Als „gebaute Straße“ kann man sie nicht bezeichnen, da der Begriff des Straßenbaues von dem der künstlichen Bearbeitung des Erdreiches, sei es auf, sei es unter der Erdoberfläche (Tunnelstraße) unzertrennlich ist, selbst da, wo es sich um künstliche Wasserstraßen (Kanäle) handelt. Jedoch sind hinsichtlich der Schwebebahnen die oben angegebenen Voraussetzungen des Bauwerkes vorhanden, insofern die Schienen derselben an Trägern befestigt sind, die auf in das Erdreich eingelassenen Pfeilern ruhen. Die Zerstörung eines solchen

Pfeilers würde gleichzeitig die mindestens teilweise Zerstörung der Bahn bedeuten, da sie ihren Zweck zu erfüllen nicht mehr geeignet wäre. Die Unbeweglichkeit der gesamten Bahnkonstruktion und der enge, unlösliche Zusammenhang, in dem die Schienen unter Vermittelung der Träger mit dem Erdreiche stehen, berechtigen zwar nicht dazu, die Schwebebahnen zu den „Eisenbahnen", wohl aber dazu, sie zu den „anderen Bauwerken" des zitierten Paragraphen zu zählen.

Es liegt nach dem oben Gesagten kein Grund dafür vor, unter Eisenbahn im beregten Sinne nur „öffentliche Lokomotiveisenbahnen", bezw. deren gesamten Unter- und Hochbau zu verstehen und auf die Bestimmung der Eisenbahn für den allgemeinen und öffentlichen Verkehr oder zu Privatzwecken, oder auf die Kräfte, mittels deren die Transportmittel auf ihr bewegt werden, ein entscheidendes Gewicht zu legen.[14] Ebensowenig ist erforderlich, daß die Eisenbahn bereits in Betrieb genommen oder auch nur betriebsfertig ist.[15] Auch eine ganz kleine Strecke einer im Bau begriffenen Schienenstraße kann eine Eisenbahn im Sinne des § 305 des Reichsstrafgesetzbuches sein.

§ 8.

Die Eisenbahn als Verkehrseinrichtung im allgemeinen.

Den §§ 305, 243 und 250 des Reichsstrafgesetzbuches ist gemeinsam die Tendenz des Schutzes fremden Eigentums gegen widerrechtliche Angriffe Dritter.

Während jedoch der § 305 den Schwerpunkt auf das angegriffene Objekt legt zur Begründung der erhöhten Strafe, sind bezüglich der §§ 243 und 250 der Ort der Begehung und die Art der Ausführung der strafbaren Handlung die für die Androhung der schweren Strafen den Ausschlag gebenden Momente gewesen.[1] Die uns hier interessierenden Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuches haben den folgenden Wortlaut:

A. § 243: „Auf Zuchthaus bis zu zehn Jahren ist zu erkennen, wenn 1 . . . . . .

4. auf einem öffentlichen Wege, einer Straße, einem öffentlichen Platze, einer Wasserstraße oder einer Eisenbahn, oder in einem Postgebäude oder dem dazu gehörigen Hofraume, oder auf einem Eisenbahnhofe eine zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sache mittels Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel, oder

durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmäßigen Eröffnung nicht bestimmter Werkzeuge gestohlen wird.

5. . . . . .

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter drei Monaten ein.“ [2]

B. § 250: „Auf Zuchthaus nicht unter fünf Jahren ist zu erkennen, wenn:

1. . . . . .

3. der Raub auf einem öffentlichen Wege, einer Straße, einer Eisenbahn, einem öffentlichen Platze, auf offener See oder einer Wasserstraße begangen wird;

4. . . . . .

Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter einem Jahre ein.“

A. Wenden wir uns zunächst der Betrachtung des § 243 zu. Als Orte der Begehung des Diebstahls bezeichnet er öffentliche Wege, öffentliche Plätze, sowie Straßen, Wasserstraßen, Eisenbahnen und Eisenbahnhöfe, Postgebäude und deren Hofräume; als Objekte Reisegepäck oder andere Gegenstände der Beförderung, welche in irgend einer Weise besonders befestigt oder verwahrt sind; als Arten der Ausführung das Abschneiden oder Ablösen der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel und die ordnungswidrige Eröffnung der Verwahrungs- oder Befestigungsmittel unter Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zu ihrer ordnungsmäßigen Eröffnung nicht bestimmter Werkzeuge.

Der Wortlaut des Gesetzes läßt erkennen, daß die Eisenbahn in § 243 nicht lediglich als eine besondere Art der Straße angesehen wird, sondern als ein Ort, an welchem Güter in größeren Mengen zusammen kommen. Dies geht besonders aus ihrer Zusammenstellung mit den öffentlichen Plätzen hervor. Nicht der Schutz des Schienenweges als solchem, sondern der Schutz der auf ihm beförderten bezw. zu befördernden Güter gegen Angriffe, welche deren widerrechtliche, mit der rechtswidrigen Zueignungsabsicht verbundenen Wegnahme zum Ziele haben, ist der Zweck der Stellung der Eisenbahn unter den besonderen Schutz des § 243. Der Grund der beregten Gesetzesbestimmung ist die erhöhte Gefährdung des Eigentums, die „Tendenz, im Interesse (der Sicherheit) des (allgemeinen) Verkehrs allen Gegenständen, welche auf öffentlichen Wegen oder in den öffentlichen Verkehrsanstalten behufs der Weiterverbringung sich befinden, und welche daher

mehr als andere Sachen der Gefahr diebischer Wegnahme ausgesetzt sind, einen erhöhten Schutz zu gewähren.“ [3]

Hieraus ergiebt sich zunächst, daß nur der Diebstahl auf einer in Betrieb befindlichen Eisenbahn, und zwar hauptsächlich der Diebstahl an Gegenständen, die sich in den Transportmitteln (Wagen, Lokomotiven usw.) befinden, als qualificierter Diebstahl strafbar ist. Daß die Schienenstraße nicht schlechthin als solche geschützt werden soll, erhellt daraus, daß nur Reisegepäck oder andere Gegenstände der Beförderung Objekte des Schutzes des § 243 Ziffer 4 sind. Wenn der Täter daher, beispielsweise, Reserveschwellen, die auf dem Bahnplanum neben dem Schienenstrange aufgestapelt lagern, in rechtswidriger Zueignungsabsicht wegnimmt, so kann seine Bestrafung nur nach § 242 des Reichsstrafgesetzbuches erfolgen; hebt er dagegen eine aus einem Eisenbahnzuge herausgefallene Handtasche, die auf dem Bahnplanum (d. i. der Schienenweg und seine Unterlage, der Bahndamm) liegen geblieben ist, auf und entnimmt daraus, nachdem er das Schloß entfernt hat, Gegenstände in diebischer Absicht, so ist er nach § 243 Ziffer 4 zu bestrafen; [4] nimmt er aber die Handtasche unversehrt an sich, so kann seine Bestrafung nur nach § 242 l. c. erfolgen, selbst wenn er mittels Uebersteigens einer an der Seite des Bahndammes angebrachten Hecke auf den Bahnkörper gelangt ist, da der Schienenweg eine Straße, mithin kein umschlossener Raum ist.

Aus dem Wortlaute des Gesetzes geht weiter hervor, daß der Diebstahl (selbstverständlich in der am Ende der Ziffer 4 des § 243 angedeuteten Weise) nur auf einer Eisenbahn begangen werden kann, die entweder dauernd oder wenigstens zur Zeit der Begehung der Tat für den öffentlichen Verkehr bestimmt und der allgemeinen Benutzung bereits übergeben war. Es scheiden deshalb grundsätzlich alle lediglich privaten Zwecken dienenden Eisenbahnen ohne Rücksicht auf ihre Betriebsweise aus, namentlich auch die Anschlußbahnen, die Förderbahnen, die Bergwerksbahnen, [5] sowie sämtliche Bahnen, welche noch im Baue begriffen sind und noch nicht, wenigstens streckenweise, zur Beförderung von Personen oder Gütern öffentlich in Benutzung genommen worden sind. Ein Diebstahl ist daher auch dann nicht nach § 243 Ziffer 4 l. c. zu bestrafen, mag er ausgeführt werden wie er wolle, wenn er begangen wird an einem Beförderungsgegenstande, der sich in einem mit Spurkränzen versehenen und auf Schienen laufenden Wagen und auf einer im Baue befindlichen Bahnstrecke befindet. Dies bedeutet eine wesentliche

Abweichung des Begriffes „Eisenbahn“ nach § 243 Ziffer 4 l. c. von dem für § 305 desselben Gesetzes von uns festgestellten Begriffe.[6]

Man hat aus dem Umstande, daß das Gesetz als Objekte des Diebstahls nach § 243 Ziffer 4 an erster Stelle „zum Reisegepäck gehörende Gegenstände“ bezeichnet und außer diesen nur noch „andere Gegenstände der Beförderung“ nennt, den Schluß ziehen wollen, daß unter Eisenbahnen nur solche Verkehrsanstalten mit an Schienen gebundenen Beförderungsmitteln zu verstehen seien, auf welchen „Reisen“ im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauches zurückgelegt werden können, daß also die Eisenbahnlinie die Entfernung der Beförderungsgegenstände „in eine andere Gegend, zum mindesten über das Weichbild des Ortes (d. i. des Ortes, an dem sie das Beförderungsmittel aufgenommen hat) und die Nachbargemeinden hinaus“[7] zum Zwecke hat.[8] Diese Auslegung ist jedoch zu eng und führt zu durchaus unbefriedigenden Ergebnissen. Die Einfügung der Worte „oder zu anderen Gegenständen der Beförderung“ zwischen die Worte „eine zum Reisegepäck“ und „gehörende Sache“ läßt vielmehr die Schlußfolgerung zu, daß das Reisegepäck nur als eine besonders häufig in die Erscheinung tretende Art der Beförderungsgegenstände genannt ist, ohne daß jedoch mit seiner Hervorhebung eine besondere Schutzbedürftigkeit gerade des Reisegepäcks als solchen zum Ausdrucke gebracht werden soll. Der Erwähnung des Reisegepäcks unter den Beförderungsgegenständen ist ebensowenig eine grundsätzliche Bedeutung beizulegen, wie der des Messers als gefährlichen Werkzeugs in § 223a des Reichsstrafgesetzbuches. Demselben, zu weit gehenden Bestreben des Gesetzgebers, casuistisch vorzugehen, ist die Aufnahme des Messers in seiner Eigenschaft als gefährliches Werkzeug in § 223a wie hier die des Reisegepäcks in seiner Eigenschaft als Beförderungsgegenstand in das Strafgesetzbuch zu verdanken. Denn ein besonderes Tatbestandsmoment wird durch diese Hervorhebung weder hier noch dort geschaffen.[9]

Zu welchen Ergebnissen die Ausschließung der Lokal- und Vorortsbahnen von dem Schutze des § 243 Ziffer 4 führen kann, mögen zwei Beispiele erläutern:

1. Dresden ist mit dem ungefähr 10 km entfernten Vororte Hainsberg sowohl durch eine normalspurige Eisenbahn wie durch eine elektrische „Straßenbahn“ verbunden. Würde nun ein Fahrgast der „Eisenbahn“ seinen Handkoffer in dem von ihm benutzten Wagenabteil in das daselbst befindliche Netz legen und mit einem Bindfaden an dem Netze befestigen, und

ein Dieb schnitte in einem unbeobachteten Augenblicke den Handkoffer ab und nähme ihn an sich, so wäre er nach der Ansicht Olshausens und der übrigen oben (Anm. 7) genannten Autoren nach § 243 Ziffer 4 l. c. zu bestrafen; hätte jedoch der Geschädigte die Straßenbahn benutzt und den Koffer an den Wagen auf dem Vorderperron befestigt und selbst, vielleicht wegen Ueberfüllung des Vorderperrons, im Wageninnern Platz genommen, so würde der Dieb, wenn er sich in der eben beschriebenen Weise des Handkoffers bemächtigte, wenn man sich der Ansicht Olshausens anschlösse, nur nach § 242 strafbar sein, sofern sich die Straßenbahn nicht auf einer Straße, einem öffentlichen Platze oder einem öffentlichen Wege zur Zeit der Tat bewegte.

2. Ein Leipziger Einwohner benutzt, um vom Bayrischen Bahnhofe nach einem in der Nähe des Berliner Bahnhofes in Leipzig gelegenen Orte mit einem Pakete zu gelangen, die Eisenbahn und befestigt im Eisenbahnwagen das Paket am Gepäcknetze. Es wird in der in § 243 Ziffer 4 angegebenen Weise gestohlen. Der Täter wäre nach Olshausen und Loock nur gemäß § 242 zu bestrafen, wenn er das Glück hätte, in einem Zuge die Tat zu begehen, der nur zwischen dem Bayrischen und dem Berliner Bahnhofe den Verkehr zu vermitteln bestimmt war. Wäre das Paket jedoch zufällig ein Gepäckstück eines von Hof nach Berlin fahrenden Reisenden und der Zug zwar ein gewöhnlicher Personenzug, aber ein Fernzug, so würde die Tat des Diebes nach § 243 Ziffer 4 l. c. zu ahnden sein!

Bei der großen Verbreitung, welche die meist mittels Elektrizität betriebenen, die Landstraße benutzenden Vorortbahnen im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte gefunden haben, dürfte es gegenwärtig auch in vielen Fällen schwer sein, den Begriff der Reise zu bestimmen, ganz abgesehen davon, daß eine Bestimmung unter Anlehnung an einen „allgemeinen Sprachgebrauch“ auch hier nahezu unmöglich ist, denn der Großstädter wird darunter etwas ganz wesentlich Anderes verstehen als der Kleinstädter und der Landbewohner. Dazu kommt, daß die Länge der auf Landstraßen betriebenen „elektrischen Straßenbahnen“ in stetem Wachsen begriffen ist.[10] Auch aus dem Versuche der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in der seit dem 1. Januar 1900 (Eisenbahn-Verkehrsordnung) gültigen Fassung, in ihrem § 30 einen Begriff

des Reisegepäcks für die von ihr betroffenen Eisenbahnen annähernd festzulegen, geht die Unmöglichkeit einer festen Umgrenzung dieses Begriffes deutlich hervor.

Nach dem bisher Gesagten wird auch auf die treibende Kraft der Bahnen kein entscheidendes Gewicht zu legen sein.[11]

Wir haben oben festgestellt, daß nur der Diebstahl auf einer in Betrieb befindlichen Eisenbahn im Falle des Vorhandenseins der übrigen Tatbestandsmerkmale nach Ziffer 4 des § 243 l. c. strafbar sein kann. Hierüber herrscht auch in der Literatur und der Rechtsprechung Einverständnis. Eine Eisenbahn ist auch schon dann als in Betrieb befindlich anzusehen, wenn sich auf den Schienen ein Beförderungsmittel (Wagen, Lokomotive, Tender) oder deren mehrere, mögen diese einen Zug bilden oder noch getrennt von einander auf Rangiergeleisen stehen, befinden, deren Bestimmung es ist, bewegliche Sachen zur alsbaldigen Verbringung an einen anderen Ort aufzunehmen.[12]

Es ist schließlich hier noch der Begriff des „Eisenbahnhofes", der nur in § 243 Ziffer 4 l. c. eine besondere Hervorhebung gefunden hat, festzustellen. Es ist dabei mit Supper[13] davon auszugehen, daß der Ausdruck „Eisenbahnhof" gleichbedeutend mit „Station" ist und daß er sich teilweise mit dem Begriffe der „Eisenbahn" im Sinne des § 243 l. c. deckt,[14] nämlich soweit sich die Schienenwege, auf denen der öffentliche Personen- und Güterverkehr stattfindet, innerhalb des eben als „Eisenbahnhof" zu bezeichnenden Raumes befinden. Jedoch gehören zum Eisenbahnhofe nicht nur die Schienenwege in dieser Ausdehnung, sondern sämtliche unter der Verwaltung der Eisenbahnleitung stehenden, dem allgemeinen Beförderungsbetriebe unmitelbar oder mittelbar dienenden Räumlichkeiten innerhalb des Stationsgebietes, mögen diese in freien Flächen oder in Gebäuden oder Gebäudeteilen bestehen. Daraus ergiebt sich zunächst, daß nicht nur die der Allgemeinheit zugänglichen Oertlichkeiten als „Eisenbahnhof" anzusprechen sind, daß vielmehr dazu auch die Gepäckaufbewahrungsstellen, die Güterschuppen und Speicher, soweit sie nicht ausschließlich privaten Zwecken dienen,[15] gehören. Daß hier auch die sogenannten „Haltestellen", die sich von den eigentlichen „Stationen" bezw. „Bahnhöfen" lediglich dem Umfange nach unterscheiden, ebenfalls als „Eisenbahnhöfe" anzusehen sind, bedarf keiner besonderen Erwähnung.[16] Ebenso ist es jedoch selbstverständlich, daß die Wartehallen, welche innerhalb der Städte oder ihrer Vororte für die Fahrgäste der Straßenbahnen von den

Straßenbahnverwaltungen errichtet worden sind (solche giebt es z. B. in Dresden und Leipzig), nach dem eben festgestellten Begriffe der Eisenbahn im Sinne des § 243 Ziffer 4 l. c. als „Eisenbahnhöfe“ anzusehen bezw. als solche zu behandeln sind.[17]

Ueberflüssig ist die Erörterung der Frage, ob Vorplätze von Eisenbahnhöfen nach § 243 als zu denselben gehörig anzusehen sind, eine Frage, welche selbstverständlich zu verneinen ist mit Rücksicht darauf, daß die Bestimmung dieser Plätze nicht ausschließlich ihre Benutzung für den Bahnbetrieb ist.[18] Dagegen genießen sie den Schutz der „öffentlichen Plätze“ im Sinne des § 243 Ziffer 4, der Diebstahl eines auf einem Hotelwagen befestigten Koffers oder anderer Beförderungsgegenstände ist daher in gleicher Weise strafbar, wie der innerhalb des Stationsgebäudes in der in dem beregten Paragraphen angedeuteten Weise ausgeführte Diebstahl von Beförderungsgegenständen.

B. Ein Vergleich des Wortlautes der Ziffer 4 des § 243 des Reichsstrafgesetzbuches mit dem der Ziffer 3 des § 250 desselben Gesetzes zeigt, daß die besonders geschützten Orte der ersteren nicht durchgängig dieselben sind wie die in der letzteren namhaft gemachten. An beiden Gesetzesstellen finden Erwähnung: der öffentliche Weg, die Straße, die Eisenbahn, der öffentliche Platz, die Wasserstraße; nur in § 243 Ziffer 4 sind noch aufgezählt: die Postgebäude samt ihren Hofräumen, und der Eisenbahnhof, während allein in § 250 Ziffer 3 die offene See noch besondere Erwähnung findet. Aus diesen Verschiedenheiten der beiden Paragraphen geht hervor, daß der Gesetzgeber weder in § 243 noch in § 250 willkürlich bei der Aufzählung vorgegangen ist, sondern eine bestimmte Absicht verfolgt hat, die an ersterer Stelle eine andere Richtung einhält als an der letzteren. Was uns im vorliegenden Falle hierbei interessiert, sind einmal die Eigenschaften, welche den in beiden Paragraphen erwähnten Orten gemeinsam sind, andererseits die besonders auffallende Tatsache der besonderen Hervorhebung des Eisenbahnhofes in § 243 im Gegensatze zu dessen Nichterwähnung in § 250.

Gemeinsam ist den an beiden Stellen mit der Eisenbahn gleichzeitig erwähnten Oertlichkeiten ihre Bestimmung für den öffentlichen Verkehr. Die in § 243 Ziffer 4 außerdem erwähnten Orte lassen erkennen, daß der Beweggrund zu ihrer Stellung unter den erhöhten Schutz des Strafgesetzes nicht sowohl die Rücksicht auf die Sicherheit der an ihnen befindlichen Personen, als vielmehr

die der dort angesammelten Güter ist, die der Gefahr der diebischen Wegnahme dort mehr ausgesetzt sind als anderswo, und zwar wegen der geringeren Möglichkeit ihrer beständigen Ueberwachung. Der § 250 l. c. hat dagegen wie der ganze XX. Abschnitt des II. Teiles des Reichsstrafgesetzbuches den Zweck, gegen fremdes Eigentum gerichtete Angriffe dann unter besonders schwere Strafen zu stellen, wenn sie mit physischer oder psychischer Einwirkung auf die gegenwärtigen Inhaber der Sachen verbunden sind.[19] Die Hinzufügung der „offenen See" zu den übrigen an dieser Gesetzesstelle hervorgehobenen Begehungsorten ist eine Bestätigung dieser Ansicht. Es sollen nach der hier deutlich zum Ausdruck gelangenden Absicht des Gesetzgebers die Orte einen erhöhten strafrechtlichen Schutz genießen, an denen bei einem gewaltsamen Angriffe der Angegriffene in seiner Verteidigung erheblich beschränkt und Hilfe von dritter Seite schwerer zu erreichen ist als an anderen Orten.[20]

Was ist nun, unter Berücksichtigung dieser Momente, unter einer „Eisenbahn" im Sinne des § 250 Ziffer 3 l. c. zu verstehen? Es ist hier nicht der Schienenweg als solcher geschützt,[21] wohl aber als öffentliche Straße, soweit er als solche benutzt wird. Dies kann der Fall z. B. dann sein, wenn die Insassen und das Personal eines Eisenbahnzuges, der auf eigener Schienenstraße verkehrt, aus irgend welchen Gründen genötigt sind, den Zug zu verlassen und das Bahnplanum als Fußweg zu benutzen. Ein Raub, begangen an einer dieser Personen, ist als „Straßenraub" zu betrachten. Freilich kann man hier nicht von einem Raube „auf einer Eisenbahn" sprechen. Ein „Eisenbahnraub", um mich dieses kurzen Ausdruckes zu bedienen, liegt vielmehr nur dann vor, wenn er gegen eine in einem auf Schienen sich bewegenden Beförderungsmittel befindliche Person begangen wird. Im Hinblicke darauf, daß die Eigenart des Ortes und die damit verbundene Erschwerung der Abwehr gewaltsamer Angriffe gegen die Person die Grundlage zur Erhöhung der Strafe des Raubes bilden, ist nicht einzusehen, weshalb unter Eisenbahnen im Sinne des § 250 nur die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen zu verstehen sein sollen.[22] Die Gleichstellung der Strafen, die für den auf einer Eisenbahn und den auf offener See begangenen oder versuchten Raub vom Gesetze angedroht sind, berechtigt zu der Annahme, daß auch auf der lediglich privaten Zwecken dienenden Eisenbahn die Begehung dieses Verbrechens der Strafdrohung des § 250 Ziffer 3 l. c. unterstellt werden muß, allerdings mit der Beschränkung auf solche ausschließlich privaten

Zwecken dienende Eisenbahnen, deren Schienenweg auf einer öffentlichen Straße sich befindet. Für diese Fälle gilt jedoch das Gleiche, wie oben: hier sind die Eisenbahnen als Teile des sich auf der öffentlichen Straße abwickelnden Verkehrs geschützt. Ein auf hoher See befindliches Boot, welches ausschließlich privaten Zwecken dient (z. B. ein Fischerboot), genießt zweifellos den Schutz des § 250 Ziffer 3 l. c.

Kommt es hiernach einerseits bei der Bestimmung des Begriffes der Eisenbahn im vorliegenden Falle nicht darauf an, ob sie ausschließlich oder wenigstens teilweise dem öffentlichen, allgemeinen Personen- oder Güterverkehre dient, so ist andererseits, im Gegensatze zu der Ansicht mancher Schriftsteller,[23] die Triebkraft der Eisenbahn für die Entscheidung der Frage theoretisch nicht bedeutungslos. Die Eisenbahn ist als Begehungsort des in § 250 gekennzeichneten Verbrechens im Entwurfe zum Reichsstrafgesetzbuche noch nicht erwähnt und erst auf Grund eines dahingehenden im Reichstage gestellten Antrages in das Gesetz aufgenommen worden. Dieser Umstand hat zu auseinandergehenden Meinungsäußerungen darüber geführt, von welchen Gesichtspunkten aus die Berechtigung zu der Aufnahme der Eisenbahn in den Katalog der Begehungsorte des § 250 Ziffer 3 l. c. anzunehmen sei. Die Einen halten die unmittelbar vor Erlaß des Reichsstrafgesetzbuches sich ereignenden, Aufsehen erregenden Raubanfälle während der Fahrt von Eisenbahnzügen in denselben für den Anlaß und die daraus zu schließende Gefahr für den Angegriffenen, die größer sei als bei anderen räuberischen Angriffen, für den Grund der Aufnahme. Die Anderen, deren Standpunkt auch Meves[24] vertritt, leiten die Rechtfertigung der Aufnahme lediglich aus der Straßeneigenschaft der Eisenbahn her und legen auf das Moment der erhöhten Gefahr für den Verletzten kein entscheidendes Gewicht. Der Ansicht von Meves wird man nicht beitreten können, wenn man die Erwähnung der offenen See in § 250 Ziffer 3 im Gegensatze zu deren Nichterwähnung in § 243 Ziffer 4 nicht für bedeutungslos und überflüssig halten will. Ebensowenig wie die offene See, wenn sie nur als Wasserstraße angesehen werden soll, einer besonderen Erwähnung in § 250 Ziffer 3 l. c. bedurft hätte, wäre die Aufnahme der Eisenbahn an derselben Stelle nötig gewesen, da sie, dem allgemeinen Verkehr dienend, wie wir schon mehrfach festgestellt haben, und wie auch Meves selbst ausdrücklich betont, „als eine öffentliche, der allgemeinen Benutzung unterliegenden

Straße“ zu betrachten ist. Es ist vielmehr denen zuzustimmen, welche den Grund der Einfügung der Eisenbahn in § 250 Ziffer 3 l. c. darin erblicken, daß „die Schwere der Tat nach der Gefahr abzumessen ist, mit welcher die Tat für den Verletzten verbunden ist“.

Von dem Gesichtspunkt ausgehend, daß das Gesetz in § 250 Ziffer 3 in erster Linie die durch die Beschaffenheit des Ortes, an welchem sich der Beraubte befindet, für ihn erhöhte Gefahr als Qualifikationsmoment hervorheben will, wird man den mit tierischen oder menschlichen Kräften betriebenen Eisenbahnen den erhöhten Schutz dieses Paragraphen nicht zubilligen können, da infolge der Möglichkeit des nahezu augenblicklichen Anhaltens der mittels solcher Kräfte betriebenen Beförderungsmittel eine erhöhte Gefahr für die sich in bezw. auf denselben befindlichen Personen nicht ersichtlich ist. Ein Insasse einer Droschke oder eines anderen Gefährts ist in derselben, ja in den meisten Fällen in einer ungünstigeren Lage gegenüber räuberischen Angriffen, als wie der Fahrgast eines Straßeneisenbahnwagens.

Praktisch ist jedoch diese Meinungsverschiedenheit deshalb unwesentlich, weil, wie schon mehrfach angedeutet worden ist, die auf öffentlichen Straßen sich bewegenden Verkehrsmittel und ihre Insassen ja in jedem Falle den strafrechtlich der öffentlichen Straße gewährten Schutz genießen. Denn geht einerseits auch aus der Aufzählung der Tatorte in § 250 Ziffer 3 nicht hervor, daß die auf ihnen sich bewegenden, gleichviel mit was für Kräften getriebenen oder von was für Kräften gezogenen Beförderungsmittel nur dann den erhöhten strafrechtlichen Schutz dieses Paragraphen genießen, wenn diese Verkehrsmittel dem öffentlichen, allgemeinen Verkehre dienen, so ist doch andererseits zuzugeben, daß die aufgezählten Orte sämtlich der Oeffentlichkeit zugänglich sind und daraus zu folgern, daß nur an solchen Orten befindlichen Beförderungsmitteln auf Schienenwegen dieser Schutz zuerkannt werden darf.

Das oben Gesagte gilt auch von den durch ihre eigene Schwerkraft bewegten Drahtseilbahnen und von den Schwebebahnen. Auch bei ihnen ist, im Gegensatze zu den mittels Elektrizität, Dampf oder anderen mechanischen Kräften betriebenen Beförderungsmitteln auf oder an Schienen, dank dem gegenwärtigen Stande der Technik die Möglichkeit, sie augenblicklich zum Anhalten zu bringen, gegeben. Auch diese sind daher nicht als solche als Eisenbahnen im Sinne des § 250 Ziffer 3 l. c. zu beurteilen

und kommen nur eventuell als öffentliche Straße, bezw. als auf einer solchen sich fortbewegende Beförderungsmittel in Betracht. Es ist Supper[25] zuzugeben, daß es bei der Beurteilung der Strafbarkeit nach § 250 Ziffer 3 l. c. nicht darauf ankommen kann, ob sich die Eisenbahn in Bewegung befindet oder ob dies nicht der Fall ist. Hätte der Gesetzgeber darauf ein entscheidendes Gewicht legen wollen, so hätte er dies in irgend einer Weise im Gesetze zum Ausdrucke bringen müssen. Eine solche Unterscheidung wäre jedoch höchst bedenklich, weil sie die Erhöhung der Strafe von vom Täter nicht vorherzusehenden Zufällen abhängig machen würde. Mit Binding[26] und Frank[27] ist als allein maßgebend für die nach § 250 in Betracht kommenden Fälle der Ort anzusehen, an welchem sich der Beraubte, nicht der, an welchem sich der Täter zur Zeit der Tat befindet. Das folgt ohne Weiteres aus der Tendenz des Gesetzes.

Schließlich ist noch auf die Frage einzugehen, ob der Eisenbahnhof zu dem Begriffe der Eisenbahn im Sinne des § 250 Ziffer 3 l. c. gehört, eine Frage, die von Meves bedingungsweise bejaht und von Supper und Loock verneint wird.[28] Mit Rücksicht auf die mehrfach hervorgehobene Tatsache der auffallenden Uebereinstimmungen und Abweichungen der in den §§ 243 und 250 erwähnten Tatorte kann man Eger nicht darin beistimmen, daß die Weglassung des Eisenbahnhofes in § 250 Ziffer 3 l. c. bedeutungslos sei. Es ist vielmehr das Gegenteil daraus zu folgern: daß der Gesetzgeber ausdrücklich den Eisenbahnhof als solchen mindestens in dem Umfange, in welchem er ihn in § 243 Ziffer 4 l. c. unter besonderen strafrechtlichen Schutz gestellt hat, in § 250 nicht hat schützen wollen. Diese Schlußfolgerung stimmt auch mit dem von uns gewonnenen Begriffe der Eisenbahn (auf oder an Schienenwegen befindlicher Beförderungsmittel mit mechanischer Triebkraft auf öffentlichen Straßen während ihres Betriebes, mit Ausnahme der durch ihre eigene Schwerkraft betriebenen Drahtseil- und der Schwebebahnen) überein. Der gesetzgeberische Zweck des § 250 läßt die Aufnahme des Eisenbahnhofes einesteils überflüssig erscheinen, andernteils steht er jedoch seiner Aufnahme direkt entgegen. Soweit nämlich der Eisenbahnhof dem allgemeinen Verkehre offen steht, ist er als „öffentlicher Platz“ dem § 250 l. c. zu unterstellen, soweit sich aber innerhalb seines Geländes die Eisenbahn bewegt, ist er als „Eisenbahn“ im Sinne der angezogenen Gesetzesstelle geschützt. Soweit er mit

keinem dieser beiden Begriffe sich deckt, entfällt sein Schutzbedürfnis nach § 250 l. c., der nur Orte des allgemeinen, öffentlichen Verkehrs schützen will.

§ 9.

Die Eisenbahn als Verkehrseinrichtung mit besonderen technischen Eigenschaften.

Während die bisher besprochenen Delikte sowohl gegen die Eisenbahnen bezw. auf den Eisenbahnen begangen werden, als auch gegen andere bewegliche oder unbewegliche Sachen (§§ 90 Ziffer 2, 305) oder an anderen Orten (§§ 243 Ziffer 4, 250, Ziffer 3) verübt werden können, sind im vorliegenden Kapitel noch diejenigen mit Strafe bedrohten Handlungen zu besprechen, deren Angriffsobjekt ausschließlich „die Eisenbahn" bezw. der ordnungsmäßige Betrieb auf ihr sein kann.

Die §§ 315, 316 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich sind Teile des XXVII. Abschnittes desselben, der die Ueberschrift trägt: „Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen". Wenn auch der gemeinen Meinung darin zu folgen ist, daß man sagt, die Gemeingefährlichkeit sei keineswegs ein Merkmal der sämtlichen in diesem Abschnitte behandelten Tatbestände, so ist doch nicht zu verkennen, daß bei den sämtlichen diesem Abschnitte subsumierten Tatbeständen die Möglichkeit des Eintrittes einer außergewöhnlich großen, in ihrem Umfange vom Täter in den wenigsten Fällen bestimmbaren und voraussehbaren Gefahr ein wesentliches Merkmal ist. Die Motive zum Strafgesetzbuche für den Norddeutschen Bund heben als gemeinsames Merkmal der dem XXVII. Abschnitte eingereihten strafbaren Handlungen die mit ihrer Begehung verbundene „Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen und Sachen" hervor.[1] Der Ausdruck „Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen und Sachen" enthält jedoch keine Begriffsbestimmung des Wortes „Gemeingefahr" oder „Gemeingefährlichkeit". Von der in den Motiven angegebenen „Wahrscheinlichkeit einer allgemeinen Gefahr für Menschen und Sachen" oder für eins von Beidem, ist zunächst bei der Begriffsbestimmung der Eisenbahn für die §§ 315 flg. des Reichsstrafgesetzbuches auszugehen. Ausschlag gebend sind demnach für die Entstehung dieser Gesetzesbestimmungen die technischen Eigenschaften gewisser Arten von Eisenbahnen gewesen, und aus ihrer geschichtlichen Entwickelung folgt ohne Weiteres, zumal im Zusammenhange mit der Höhe ihrer Strafdrohungen, daß die Eisenbahn im

weitesten Sinne des Wortes keinesfalls unter den Schutz der §§ 315 flg. l. c. zu stellen ist, eine Ansicht, die man gegenwärtig wohl als die herrschende bezeichnen darf.[2]

Die mannigfachen Gesichtspunkte, von denen aus der Versuch gemacht worden ist, den Begriff der Eisenbahn im Sinne der eben angezogenen Paragraphen zu bestimmen, lassen jedoch die Schwierigkeiten erkennen, die sich einer richtigen Begriffsbestimmung entgegenstellen.[3]

Diejenigen, welche lediglich die Entstehungsgeschichte der in Betracht kommenden Gesetzesstellen der Definition zu Grunde gelegt wissen wollen, müssen notwendigerweise zu dem Ergebnisse kommen, daß als Eisenbahnen im Sinne der §§ 315, 316 nur solche mit metallenen, fest mit dem Boden verbundenen Schienen auf einem eigenen Bahnkörper mit Dampf betriebene Lokomotivbahnen anzusehen sind, die dem öffentlichen allgemeinen Personen- und Güterverkehr oder nur dem einen oder dem anderen dienen und diesem bereits übergeben sind.[4] Daß eine Gesetzesauslegung von lediglich historischen Gesichtspunkten aus jedoch ebenso verkehrt ist, wie das allzu ängstliche Klammern an den allgemeinen Sprachgebrauch, ist oben (Seite 16) bereits erörtert und vom Reichsgericht in der bereits zitierten Entscheidung vom 17. September 1885 anerkannt worden.

Andere legen das Hauptgewicht auf die Stellung der Eisenbahntransportgefährdung zu den „gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen". Ganz abgesehen davon, daß es mindestens zweifelhaft erscheint, ob die Transportgefährdung einer Eisenbahn infolge ihrer Stellung im Gesetze das Tatbestandsmerkmal der Gemeingefahr erfordert, ist auch zu berücksichtigen, daß der Begriff der Gemeingefahr, welcher außergewöhnlich oft der Gegenstand juristischer Erörterungen gewesen ist und noch ist, bisher in einwandfreier Weise noch nicht hat bestimmt werden können und daß er, wie gerade die bisherigen Versuche erwiesen haben, „als in sich unbestimmt einer exakten Formulierung geradezu spottet".[5]

Immerhin wird man, wie bereits oben gesagt worden ist, die Stellung der §§ 315, 316 l. c. in dessen XXVII. Abschnitt für ein sehr wesentliches Hilfsmittel zur Begriffsbestimmung der Eisenbahn in ihrem Sinne erachten müssen. Denn aus ihr ist zu folgern, daß der Gesetzgeber den Schutz der Eisenbahn gegen Gefährdung ihres Betriebes bezweckt hat, weil und soweit sie Gefahren in größerem Umfange als andere Beförderungsmittel in sich birgt. Nicht der

Schutz des Einzelnen und seines Eigentums, sondern der Schutz der Allgemeinheit ist das Ziel der Strafdrohungen in den §§ 315, 316 wie in den übrigen im XXVII. Abschnitte des Reichsstrafgesetzbuches aufgenommenen Delikten. Daher sind diejenigen Verkehrsmittel auf Schienen, deren Betriebsstörung oder -hinderung nicht größere oder wenigstens wesentlich größere Gefahren hervorzurufen im stande ist, als diejenige solcher Verkehrsmittel, welche nicht an Schienen gebunden sind, vom Schutze der §§ 315 flg. l. c. auszuschließen. Hierher gehören alle mit Menschen- oder Tierkraft bewegten Beförderungsmittel, gleichviel ob sie an Schienen gebunden sind, die nur lose oder die fest mit dem Erdboden verbunden sind,[6] ob die Spurunterlage, der Bahnkörper, nur den Zwecken der Bahn oder auch anderen Zwecken dient.

Dagegen sind nicht ohne Weiteres auch die mit anderen als animalischen Kräften betriebenen Bahnen von diesem Schutze auszuschließen, welche nicht öffentlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind, und nicht mit Dampfkraft betrieben werden. Die Worte „Allgemeinheit“ und „Oeffentlichkeit“ haben einen von einander abweichenden Sinn. Die in großen Fabriken oft in einer Anzahl von mehreren Tausenden beschäftigten Personen bilden wohl eine Allgemeinheit, aber keine Oeffentlichkeit (kein „Publikum“). Es ist meines Erachtens nicht richtig, wenn man den Schutz der §§ 315, 316 des Reichsstrafgesetzbuches, wie es viele Schriftsteller tun, nur solchen Eisenbahnen zugestehen will, die dem öffentlichen Verkehre zu dienen bestimmt sind, den öffentlichen Eisenbahnen. Eine solche Auslegung widerspricht nicht nur dem Wortlaute des Gesetzes, welches, obwohl es in § 317 ausdrücklich nur den „zu öffentlichen Zwecken dienenden“ Telegraphenanlagen besonderen Schutz gewährt, dieses Requisit bei den Eisenbahnen nicht fordert. Man wird nicht umhin können, zu behaupten, daß der Gesetzgeber es in den §§ 315, 316 l. c. absichtlich unterlassen hat, die Oeffentlichkeit der Eisenbahnen zu fordern. Die Auslegung widerspricht auch dem Sinne des Gesetzes, welches in den §§ 306 bis 330 durchgängig solche Handlungen unter Strafe stellt, deren Begehung den Eintritt von Gefahren in größerem Umfange, sei es für das Leben oder die Gesundheit, sei es für das Eigentum Anderer, wahrscheinlich macht, mag durch diese Handlung die Gefahr unmittelbar oder nur mittelbar (wie z. B. bei den Delikten gegen den Telegraphenbetrieb der Eisenbahnen) hervorgerufen werden. Eine solche Gefahr kann aber selbstverständlich auch

hervorgerufen werden durch die in den §§ 315, 316 l. c. erwähnten Handlungen, wenn sie gegen Eisenbahnen gerichtet sind, die lediglich Privatzwecken dienen.[7]

Wenn Binding,[8] davon ausgehend, daß die Reichsverfassung in Artikel 4 Ziffer 8 und Artikel 41 bis 47 nur an Lokomotiv-Eisenbahnen, die dem allgemeinen Verkehre von Ort zu Ort und der Landesverteidigung dienen, gedacht habe, meint, daß sie nur in diesem Umfange die Gesetzgebung über die Eisenbahnen und die Kontrolle über das Deutsche Eisenbahnwesen dem Reiche überwiesen habe, so ist ihm hierin beizustimmen, daß der Gesetzgeber bei Erlaß des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich jedoch ebenfalls bei der Errichtung des strafrechtlichen Schutzes der Eisenbahnen nur an die Eisenbahnen im Sinne der Reichsverfassung gedacht und an dieser Begriffsbestimmung festgehalten habe, wird durch die Bestimmungen der §§ 90 Ziffer 2, 243 Ziffer 4 und 250 Ziffer 3 widerlegt; denn für diese Paragraphen kann, wie sich aus deren Besprechung durch Binding selbst ergiebt, nicht an dem Begriffe festgehalten werden, der der Reichsverfassung zu Grunde zu legen ist. An alle drei genannten Stellen des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich ist der Begriff der Eisenbahn weiter zu fassen, als der der Reichsverfassung unterzulegende. Aus der Verschiedenheit des Begriffes, die sich für sie bezüglich der einzelnen Gesetzesstellen ergiebt, an denen der Eisenbahn im Reichsstrafgesetzbuche Erwähnung geschieht, ist vielmehr zu folgern, daß das Reich von dem ihm nach § 4 Ziffer 13 der Reichsverfassung eingeräumten Rechte der Strafrechtsbildung auch zum Schutze solcher Eisenbahnen Gebrauch gemacht hat, die nicht von Artikel 4 Ziffer 8 daselbst betroffen werden. Man ist daher auch nicht gezwungen, für die §§ 315 flg. des Reichsstrafgesetzbuches die der Reichsverfassung vorschwebende Begriffsbestimmung der Eisenbahn für maßgebend zu erachten. Gelangt man aber für diese Paragraphen zu einer anderen, weiteren Auslegung des Begriffes der Eisenbahnen, so ist gemäß § 2 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuche für das Deutsche Reich der Landesgesetzgebung die Möglichkeit genommen, strafrechtliche Schutzbestimmungen für Eisenbahnen zu erlassen, die den §§ 315, 316 l. c. als bereits unterstellt anzusehen sind. Aus dem Umstande, daß der Antrag des Reichskanzleramtes an den Bundesrat auf Schaffung eines § 320a, wonach unter „Eisenbahnen im Sinne dieses Strafgesetzes (d. i. des Reichsstrafgesetzbuches in seinem ganzen Um-

fange) auch diejenigen Bahnen zu verstehen seien, auf welchen der Transport durch eine andere Kraft als die Dampfkraft betrieben werde", abgelehnt wurde, ist nicht zu folgern, daß der Gesetzgeber nur Eisenbahnen, die mit Dampfkraft betrieben werden, in den §§ 315 flg. l. c. hat schützen wollen. Dies ist bereits oben (§ 4 a. E., Seite 16, 17) gesagt worden. Es geht über die Tätigkeit der Auslegung daher nicht hinaus und ist keineswegs eine nach § 2 des Reichsstrafgesetzbuches unzulässige Analogie, wenn man die Frage aus praktischen Gründen bejaht, ob auch andere als Dampfbahnen von den Bestimmungen der §§ 315, 316 l. c. betroffen werden. M. E. ist die Praxis berechtigt, die elektrischen Straßenbahnen dem Schutze der beregten Paragraphen zu unterstellen, jedoch genötigt, die Pferdebahnen, sowie die Bergschwebebahnen und die, auch auf festen Geleisen sich bewegenden Drahtseilbahnen von diesem Schutze auszuschließen. Denn die mit Elektrizität betriebene Straßenbahn ist tatsächlich ungleich umfangreicheren Gefahren im Falle einer widerrechtlichen Störung oder Hinderung ihres Betriebes ausgesetzt, als die drei an letzter Stelle eben genannten Verkehrsmittel, da bei diesen die Schnelligkeit der Bewegung eine viel geringere und die Abwendungsmöglichkeit und Voraussehbarkeit einer Gefahr eine entsprechend größere ist.[9] Ich kann Binding nicht darin beistimmen, daß die Entgleisung eines mittels Elektrizität betriebenen Straßenbahnwagens mit der eines Güter- oder Schnellzuges nur den Namen gemein habe.[10] Man vergegenwärtige sich nur die Gefahren, die daraus entstehen können, daß ein mittels Elektrizität betriebener Straßenbahnwagenzug (in vielen Städten, z. B. Leipzig, Dresden, Chemnitz, Berlin, Hannover werden die meisten Strecken innerhalb der Stadt und die Vorortlinien mit Zügen von zwei und mehr Wagen betrieben) auf abschüssiger Strecke in voller Fahrt (die Geschwindigkeit beträgt hierbei mitunter 20—25 km pro Stunde) zum Entgleisen gebracht wird! Man wird deshalb auch nicht einen eigenen Bahnkörper für die den §§ 315 flg. l. c. zu unterstellenden Eisenbahnen fordern dürfen. Deshalb, weil sie den alten Straßenverkehr ihrerseits ebenfalls gefährden können, den innerhalb von Ortschaften auf den gewöhnlichen Straßen fahrenden Straßeneisenbahnen mit elektrischem Betriebe den gesetzlichen Schutz der §§ 315 flg. l. c. zu versagen, halte ich für unbillig, weil das die Straßenbahn benutzende Publikum ein Recht darauf hat, gegen vorsätzliche oder fahrlässige Gefährdung des von ihm benutzten, besonderen Gefahren ausgesetzten

und deshalb mit besonderer Vorsicht zu behandelnden Transportmittels auch in erhöhtem Maße gesichert zu werden, nachdem einmal behördlicherseits die Zulassung dieser Transportmittel zur Teilnahme am allgemeinen Verkehr auf der Straße erfolgt ist.

Daß es auf das Material der Schienen für die Begriffsbestimmung der Eisenbahnen im Sinne der §§ 315 flg. l. c. nicht ankommt, ist meines Erachtens selbstverständlich und auch als die gegenwärtig herrschende Meinung zu bezeichnen.[11]

Die Polemik Dalckes gegen die Auffassung des Reichsgerichts, daß auch dem Verkehre noch nicht übergebene Eisenbahnen bezw. Eisenbahnanlagen im Sinne der im vorliegenden Paragraphen besprochenen Bestimmungen des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich seien, ist als berechtigt anzuerkennen. In diesen Fällen kann man tatsächlich nur von einem Eisenbahnbau sprechen, aber nicht von einer Eisenbahn.

Den Begriff des Transportes im Sinne des Reichsstrafgesetzbuches zu erörtern, verüberflüssigt sich, da seine Besprechung auf die Gewinnung einer Begriffsbestimmung der Eisenbahnen im Sinne der §§ 315 flg. l. c. keinen Einfluß auszuüben im stande ist und deshalb außerhalb des Rahmens der uns gestellten Aufgabe liegt.

§ 10.

Anhang: Die in den §§ 316 Absatz 2 und 319, 320 des Reichsstrafgesetzbuches erwähnten, im Eisenbahnwesen tätigen Personen.

Mit wenigen Worten kann die Frage erörtert werden, was man unter den „zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb angestellten Personen", die im Falle ihrer Verurteilung wegen durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten herbeigeführter Ingefahrsetzung eines Eisenbahntransportes gemäß § 319 des Reichsstrafgesetzbuches zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienste oder in bestimmten Zweigen dieses Dienstes erklärt werden können, zu verstehen hat, sowie die Frage, wer „Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft" im Sinne des § 320 Absatz 1 des Reichsstrafgesetzbuches ist.

Zu der ersteren Frage ist Folgendes zu bemerken: Loock[1] bezeichnet als Angestellten im Sinne der §§ 316, 319 l. c. „jeden, der von zuständiger Seite, sei es dauernd, oder auch nur vorübergehend und auf Widerruf, tatsächlich mit der Wahrnehmung einer

der im § 316 bezeichneten Functionen beauftragt sei, selbst dann, wenn hierbei eine Formvorschrift außer Acht gelassen sein sollte".

Dieser Definition ist zuzustimmen, wenn man die letzten Worte von „selbst" an fortläßt, die überflüssig sind. Denn man wird auch dann eine Anstellung anzunehmen haben, wenn durch eine einfache (formlose) Aufforderung ein Deliktsfähiger von einem zuständigen Eisenbahnbeamten zur Vornahme einer der im § 316 Absatz 2 l. c. bezeichneten Handlungen veranlaßt wird und eine dieser Functionen ausübt. Es genügt die einmalige, erfolgreiche Aufforderung zur Vornahme einer einzigen Handlung im Sinne des § 316 Absatz 2 l. c., um einen deliktsfähigen „Angestellten" im Sinne dieser Gesetzesbestimmung zu schaffen. Eine formelle Anstellung ist nicht erforderlich.[2] Dies ist aus dem Wortlaute des Gesetzes, der andernfalls präziser hätte gefaßt werden müssen, ohne Weiteres ersichtlich.

Was die zweite Frage anlangt, so ist zu ihr nur zu bemerken, daß Binding und Loock darin zuzustimmen ist, wenn sie erklären, als Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft seien auch die Vorsteher der Staatsbahnverwaltungen anzusehen und daß der falsche Ausdruck des Gesetzes auf ungenügender, die Entwickelung des Eisenbahnwesens in privat- und verwaltungsrechtlicher Hinsicht nicht berücksichtigender Redaktion des § 320 des Reichsstrafgesetzbuches beruht.[3]

Selbstverständlich kommen sowohl als Eisenbahnangestellte wie auch als Eisenbahnvorsteher im obigen Sinne nur solche Personen in Betracht, die bei Eisenbahnunternehmungen in dem von uns für die §§ 315, 316 l. c. festgestellten Sinne tätig sind, d. h. bei Eisenbahnen, welche privaten oder öffentlichen Zwecken zu dienen bestimmt, mit mechanischer Kraft auf festen Spurgeleisen betrieben werden.

Anlage A.

Loock (Seite 146).	**Haarmann** (Seite 2, 3).
A. Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehre dienen:	A. Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehre dienen:
I. für den allgemeinen Verkehr bestimmte:	I. zu diesem gehören:
α) Haupteisenbahnen,	α) Hauptbahnen (d. s. Voll-, Normal-, Fern-, Groß- und Weltbahnen):
β) Nebeneisenbahnen,	β) Nebenbahnen (d. s. Sekundärbahnen, Bahnen untergeordneter Bedeutung, Vicinal- und Lokalbahnen), soweit sie nicht
II. für den öffentlichen, allgemeinen Verkehr bestimmte Eisenbahnen, aber von geringerer Bedeutung für diesen als die unter I genannten:	II. zu den Kleinbahnen (d. s. Tertiärbahnen, Bahnen unterster Ordnung, Straßenbahnen, Trambahnen, Tramways) gehören.
α) mit toten Naturkräften,	
β) mit tierischer oder menschlicher Kraft betriebenen.	
B. Ausschließlich privaten Zwecken dienende Eisenbahnen.	B. Förderbahnen, Industriebahnen (hierzu sind die Anschlußbahnen zu zählen), Bergwerks-, Montan-, Gruben-, Wald-, Forst-, Moor-, Feldbahnen, transportable Bahnen, flüchtige Bahnen, leicht verlegbare Bahnen.

Anlage B.

Strafgesetzbuch für den Norddeutschen Bund. vom 31. Mai 1870.	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. vom 15. Mai 1871.
§ 89.	§ 89.
Ein Norddeutscher, welcher vorsätzlich während eines gegen den Norddeutschen Bund ausgebrochenen Krieges einer feindlichen Macht Vorschub leistet oder den Truppen des Norddeutschen Bundes oder der Bundesgenossen desselben Nachteil zufügt, wird wegen Landesverraths mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren oder mit Festungshaft von gleicher Dauer bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festungshaft bis zu zehn Jahren ein.	Ein Deutscher, welcher vorsätzlich während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges einer feindlichen Macht Vorschub leistet oder den Truppen des Deutschen Reiches oder der Bundesgenossen desselben Nachteil zufügt, wird wegen Landesverraths mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren oder mit Festungshaft von gleicher Dauer bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festunghaft bis zu zehn Jahren ein.
Neben der Festungshaft kann auf Verlust der bekleideten öffentlichen Aemter, sowie der aus öffentlichen Wahlen hervorgegangenen Rechte erkannt werden.	Absatz 2: Wie Spalte 1.
§ 90.	§ 90.
Lebenslängliche Zuchthausstrafe trifft einen Norddeutschen, welcher vorsätzlich während eines gegen den Norddeutschen Bund ausgebrochenen Krieges:	Lebenslängliche Zuchthausstrafe trifft einen Deutschen, welcher vorsätzlich während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges:
1.	1. . . . .
2. Festungswerke, Schiffe oder andere Fahrzeuge der Kriegsmarine, Kassen, Zeughäuser, Magazine oder andere Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder andere Kriegsbedürfnisse in feindliche Gewalt bringt, oder dieselben, sowie Brücken und Eisenbahnen zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht;	2. Festungswerke, Schiffe oder andere Fahrzeuge der Kriegsmarine, Kassen, Zeughäuser, Magazine oder andere Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen in feindliche Gewalt bringt oder dieselben, sowie Brücken und Eisenbahnen zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht;

Bekanntmachung des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich nach der Fassung des Gesetzes vom 26. Februar 1876.	Nach § 11 des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse, vom 3. Juli 1893.
§ 89.	§ 89.
Absatz 1: Wie Spalte 2.	Ein Deutscher, welcher vorsätzlich während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges einer feindlichen Macht Vorschub leistet oder der Kriegsmacht des Deutschen Reiches oder der Bundesgenossen desselben Nachteil zufügt, wird wegen Landesverraths mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren oder mit Festungshaft von gleicher Dauer bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festungshaft bis zu zehn Jahren ein.
Absatz 2: Wie Spalte 1.	Absatz 2: Wie Spalte 1.
§ 90.	§ 90.
Absatz 1. Wie Spalte 2.	Lebenslängliche Zuchthausstrafe tritt im Falle des § 89 ein, wenn der Thäter:
	1. . . . .
	2. Festungswerke, Schiffe oder Fahrzeuge der Kriegsmarine, öffentliche Gelder, Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen, sowie Brücken, Eisenbahnen, Telegraphen und Transportmittel in feindliche Gewalt bringt oder zum Vorteile des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht;

Strafgesetzbuch für den Norddeutschen Bund, vom 31. Mai 1870.	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, vom 15. Mai 1871.
3.	3. . . . .
4.	4. . . . .
5.	5. . . . .
6.	6. . . . .
In minder schweren Fällen kann auf Zuchthaus nicht unter zehn Jahren erkannt werden.	Absatz 2: Wie Spalte 1.
Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Festungshaft nicht unter fünf Jahren ein.	Absatz 3: Wie Spalte 1.
Neben der Festungshaft kann auf Verlust der bekleideten öffentlichen Aemter, sowie der aus öffentlichen Wahlen hervorgegangenen Rechte erkannt werden.	Absatz 4: Wie Spalte 1.

Bekanntmachung des Strafgesetzbuchs für das Deutsche Reich nach der Fassung des Gesetzes vom 26. Februar 1876.	Nach § 11 des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse, vom 3. Juli 1893.
	3. . . . .
	4. . . . .
	5. . . . .
	6. . . . .
Absatz 2: Wie Spalte 1.	Absatz 2: Wie Spalte 1.
Absatz 3: Wie Spalte 1.	Absatz 3: Wie Spalte 1.
Absatz 4: Wie Spalte 1.	Absatz 4: Wie Spalte 1.

Anlage C.

Anmerkungen.

Zur Einleitung.

1. Loock S. 117.
2. Loock S. 118, besonders Anm. 4; S. 120 Anm. 1; S. 121 (siehe die dort angeführten Zitate von Klein, Grohmann, Henke, Martin, Abegg); S. 126 flg.

Zu § 1.

1. v. Stengel Bd. I, S. 347 flg.
2. Vgl. Olshausen, Anm. 3^b zu §§ 315, 316; Hilse Bd. I, § 3 und § 13; Entsch. d. Rg. i. Civ.-S. I, S. 251; v. Stengel, Bd. I. S. 577.
3. Uebrigens ist nach Loock (S. 143) nicht einmal die feste Spur ein Merkmal der Eisenbahn im Sinne der gegenwärtig herrschenden Begriffsbestimmung der Wissenschaft. Dies ist indessen ein Irrtum Loocks: Vgl. Frank, Anm. II, 1 zu § 315, S. 522; Olshausen, Anm. 3^a zu §§ 315 bis 320, S. 1301; v. Liszt, S. 432, insbes. derselbe S. 546, Note 6; Hälschner II, 641.
4. Großmann S. 163 flg.

Zu § 2.

1. Haarmann S. 2, 3.
2. Hier darf erwähnt werden, daß die Erleichterung der Fortbewegung von Gegenständen auf Schienen infolge der Verminderung der Reibung schon den Alten bekannt war; vgl. Haarmann über die Spurgeleise in Pompeji, S. 7, daß ferner wahrscheinlich schon die Aegypter bei Pyramidenbauten größere Spurbahnen verwendet haben. (Vgl. Gustav Cohn in Conrad usw. Bd. III unter „Eisenbahnen".) Auch den alten Griechen war schon die Anwendung von Spurwegen bekannt. Aus Holz hergestellte Spurwege sind im Bergbau des Harzes und des von diesem technisch beeinflußten Bergbaues im Erzgebirge schon im 15. Jahrhundert bekannt. Ueber die Entwickelung des Geleisematerials bis zur Herstellung der schmiedeeisernen Schiene in England vgl. Gustav Cohn a. a. O.
3. Vgl. Entsch. d. Rg. i. Civ.-S. Bd. I, S. 251, 252; ebenda Bd. II, S. 9, S. 38; Bd. VII, S. 40; Bd. XIII, S. 17, 18.
4. Loock stellt in seiner Begriffsbestimmung auf Seite 141 dieses Erfordernis als auch vom Reichsgerichte anerkannt auf und weist trotzdem auf der folgenden Seite darauf hin, daß das Reichsgericht auch Bahnen in Bergwerken zu Zwecken des Bergbaues, zu Eisenbahnen im Sinne des § 1 l. c. erklärt habe!
5. Vgl. hierzu die Artikel „Eisenbahnwesen" und „Straßenbahnen" in v. Stengel Bd. I, S. 347 flg. bezw. S. 576, in denen auch auf die Einteilungsmethoden der Eisenbahnen im weiteren Sinne des Wortes hingewiesen wird, woraus hervorgeht, daß auch für das Verwaltungsrecht vor allem die technischen Betriebsarten für die Systematisierung in Frage kommen.

Zu § 3.

1. Koehne S. 1.

Zu § 4.

1. Vgl. über die vorliegende Frage auch Eger Entsch. Bd. IX. S. 53.
2. Koermann a. a. O. hebt ausdrücklich hervor, daß auch Straßenbahnen im weitesten Sinne des Wortes in der dem Berner Uebereinkommen beigefügten Liste jederzeit Aufnahme finden können.
3. v. Liszt erörtert den Begriff der Eisenbahn nur bei der Besprechung des § 243 des Reichsstrafgesetzbuches und nimmt, ohne Begründung, an, daß der Begriff für sämtliche Bestimmungen dieses Gesetzes, die ihn erwähnen, derselbe sei. (Vgl. v. Liszt S. 432; § 128 II Note 4, § 150.2, I; S. 497, 448, 541.) Auch Eger versteht darunter für das ganze Gebiet des Reichsstrafgesetzbuches nur öffentliche Lokomotiveisenbahnen und begründet diese Ansicht mit der Entstehungsgeschichte. (Vgl. Eger Lehrbuch II S. 154, 155 Anm. 18 zu § 50.) Daß er dabei teilweise die Entwickelung des Eisenbahnwesens falsch beurteilt, wird unten noch zu zeigen sein.
4. Binding I S. 3.
5. Dem widersprechen nicht die Ausführungen Bindings I S. 4: „Wo die Vorzüge der Vollständigkeit, der Uebersichtlichkeit und des Gleichmaßes ohne genaue Systematik erreichbar sind, verzichtet die Gesetzgebung auf die letztere, verletzt sie sogar bewußt, denn nicht Förderung der Erkenntnis, sondern Regelung des Lebens ist ihr Ziel. Die Wissenschaft hat das Interesse der Systematik höher zu stellen.“ Denn Vollständigkeit der Strafgesetze ist überhaupt nicht, Uebersichtlichkeit nur vermöge der Schaffung eines Systems zu erreichen. Daß das Bestreben der Erzielung einer Vollständigkeit an manchen Stellen des Strafgesetzbuches zu überflüssigen Aeußerungen geführt hat, wird unten noch mehrmals dargelegt werden können. Solche superflua finden sich auch z. B. in § 223a („insbesondere eines Messers oder eines anderen gefährlichen Werkzeuges“), in § 90 Ziffer 2 („Vorräte von Waffen, Schießbedarf oder anderen Kriegsbedürfnissen“). Pleonasmen können für die Rechtsprechung nur gefährlich werden, weil sie den Richter leicht zu einer engeren Auslegung eines Gesetzes veranlassen können, als sie vom Gesetzgeber selbst beabsichtigt war.
6. Vgl. auch das Urt. des III. Senats vom 8. X. 1906, Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. XXXIX S. 178: „Der Begriff »Eisenbahn« im Rechtssinne ist keineswegs ein feststehender, sondern je nach dem Zwecke und Sinn der in Betracht kommenden Vorschrift verschieden. Während z. B. zu den Eisenbahnen im Sinne der § 315 flg. des Reichsstrafgesetzbuches alle Eisenbahnen gehören, deren Betrieb mittels elementarer Naturkräfte erfolgt, also auch alle mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Straßenbahnen, dagegen nicht die Pferdebahnen, nimmt die Rechtsprechung an, daß das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 unter dem Betrieb einer Eisenbahn auch den einer Pferdebahn versteht, während wieder andererseits im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung Kleinbahnen keine Eisenbahnen sind.“ Das Reichsgericht spricht ausdrücklich von dem Sinne der in Betracht kommenden Vorschrift und vermeidet es, den Ausdruck „Sinn des Gesetzes“ oder „des ganzen Gesetzes“ zu gebrauchen. Auch das österreichische Recht hat es bisher vermieden, für sein Geltungsgebiet eine Definition der Eisenbahn im Rechtssinne zu geben. Vgl. Weiß S. 24.

7. Loock S. 160; Eger Handbuch II S. 155 Anm. 18. Wenn Eger behauptet, daß zur Zeit der Beratung der Strafgesetznovelle außer den Pferdebahnen „auch andere Kategorien von Bahnen (elektrische, atmosphärische usw.) bereits allgemeine Verbreitung gefunden" hätten, so ist er im Irrtum. Großmann (S. 93) hebt ausdrücklich hervor, daß schon im Jahre 1892 die Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden Versuche angestellt habe, die bisherige animalische Zugkraft durch mechanische zu ersetzen. Der Verfasser dieser Arbeit entsinnt sich auch noch genau der Bewunderung, die eine ungeheure Menschenmenge auf dem Neumarkt zu Dresden eines Abends im Sommer des genannten Jahres den Erfolgen dieser Versuche entgegenbrachte. Die Versuche wurden mit Gasmotoren angestellt. Die Auslassung Egers, welcher Loock mit Recht entgegen tritt, ist nur ein neuer Beweis für die Wirkung der ungeheuren Häufung epochemachender Erfindungen auf dem Gebiete der Verkehrstechnik auf das menschliche Gedächtnis! Die erste „elektrische Straßenbahn" ist in Dresden erst am 6. Juli 1893 in Betrieb genommen worden. Großmann S. 94.
8. Hälschner (I S. 262) giebt der gleichen Ansicht mit den folgenden Worten Ausdruck: „... Eine andere Frage ist es, ob die Praxis sich an einen Grundsatz gebunden zu erachten hat, den der Gesetzgeber als einen geltenden stillschweigend voraussetzte, und diese Frage muß deshalb verneint werden, weil er im Gesetze keinen entsprechenden Ausdruck gefunden hat."

Zu § 5.

1. Ueber den Begriff des Deutschen vgl. Meves S. 257 und Eger Handbuch II § 52, Anm. 43.

Zu § 6.

1. Lediglich bezüglich der Gültigkeit der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands, je vom $\frac{\text{5. Juli 1892}}{\text{1. Januar 1893}}$ waren wegen der Art ihrer Entstehung und ihrer Publikationen Bedenken aufgetaucht. Vgl. hierüber Supper S. 18 flg.
2. Sowohl die Suppersche Arbeit (S. 78, 80), wie die Loocksche (S. 150 bis 153), die beide im Jahre des Erlasses des Gesetzes vom 3. Juli 1893 erschienen sind, ignorieren die durch das Gesetz an der Fassung des § 90 vorgenommene Aenderung.
3. Meves S. 255; Binding II,[II], S. 472, 473.
4. Vgl. Binding II,[II], S. 473, dem zuzugeben ist, daß sogar die innerhalb eines einzelnen Fabrikgrundstückes befindlichen, an Spurwege gebundenen Beförderungsmittel großen Wert für die Kriegsführung erlangen können, mithin ihr Verbringen in feindliche Gewalt oder ihre Zerstörung oder Unbrauchbarmachung zum Vorteile des Feindes nach § 90 l. c strafbar ist. Loock (S. 151) behauptet, daß die Strafe nur dann Platz greifen dürfe, wenn die Transportmittel ausreichen, um Truppen, Proviant, Waffen oder sonstige Kriegsbedürfnisse in größerem Maßstabe zu befördern. Diese Anschauung läßt sich weder aus dem Gesetze selbst

noch aus allgemeinen Gründen rechtfertigen. Wäre es nicht z. B. möglich, daß die Ueberbringung einer wichtigen Nachricht durch eine einzelne Person von ungeheurer Wichtigkeit ist, und daß eine Draisine große Dienste bei der Beförderung dieser Person zu leisten berufen wäre? Die Loocksche Auffassung ist um so auffallender, als er selbst beispielsweise den Wert einer Kleinbahn für ihre Verwendung innerhalb einer Festung besonders hervorhebt.

5. Meves S. 255, 256.

6. An der Richtigkeit der Ausführungen Meves' ändert auch nichts der von Loock (S. 153) gegen sie ins Feld geführte Gesichtspunkt, daß die Aufzählung in § 90 einen „ziemlich planlosen Eindruck" mache und wohl deshalb die gesonderte Stellung der Brücken und Eisenbahnen gewählt worden sei, weil auf sie das Tatbestandsmerkmal des „Bringens in feindliche Gewalt" nicht recht passe, was z. B. bei Festungswerken der Fall sei. Welcher Unterschied hierbei zwischen Festungswerken und Brücken bestehen soll, ist nicht ersichtlich.

6a. Die Wichtigkeit der Erwähnung der Eisenbahnen unter den Gegenständen der Ziffer 2 des § 90 l. c. ergiebt sich daraus, daß, wenn sie nicht in der Aufzählung einen Platz gefunden hätte, der Schienenweg strafrechtlich im Kriege schutzlos geblieben wäre, da, was Binding II,II, S. 472, mit Recht als einen Mangel des Gesetzes bezeichnet, die „Straße", offenbar unabsichtlich, in Ziffer 2 des zitierten Paragraphen keine Erwähnung gefunden hat.

7. So Olshausen Anm. 3a zu § 90 Nr. 2 und Anm. 3a zu §§ 315—320. And. Meinung Supper S. 79, welcher den Schutz der Eisenbahnen nach § 90 nur in ihrer Eigenschaft als Straßen anerkennt, trotz ausdrücklicher Hervorhebung ihrer Zusammenstellung mit beweglichen Gegenständen. Auch Oppenhoff, S. 254 Anm. 7, schließt die Beförderungsmittel von dem Begriffe der Eisenbahn im Sinne des § 90 l. c. aus und unterstellt sie ausschließlich dem der „Transportmittel".

8. Während Frank sich überhaupt nicht über die Auslegung des Begriffes „Eisenbahn" nach § 90 l. c. äußert, versteht v. Liszt, S. 541 Note 6 und S. 432 § 128 II 4 unter „Eisenbahnen" auch hier, ohne nähere Begründung, nur die mit toten, mechanischen Naturkräften betriebenen, mit festen Geleisen versehenen Bahnen, unter Ausschluß der Elevatoren und Pferdebahnen, selbst wenn diese letzteren militärisch wichtig sein sollten. Eger Handbuch II S. 159, 160 und 154, 155, Anm. 18 begreift unter „Eisenbahnen" im Sinne des § 90 l. c. ausschließlich die auf metallenen Schienen betriebenen, öffentlichen Lokomotivbahnen und begründet diese viel zu enge Fassung mit der Entstehungsgeschichte und dem allgemeinen Sprachgebrauche. Er hat dabei aber lediglich die Entstehungsgeschichte der §§ 315 flg. des Reichsstrafgesetzbuches im Auge und übersieht vollständig, daß auch der § 90 seine eigene Geschichte hat, welche ganz andere Grundlagen hat als die der §§ 315 flg. l. c.! Ueber die Berufung auf den „gemeinen Sprachgebrauch" vgl. oben den Text. Auch Oppenhof S. 254 Anm. 7 schließt die Pferdebahnen von dem Schutze des § 90 Ziffer 2 aus.

9. Ders. Ans. Olshausen, Anm. 3[a] zu § 90 Ziffer 2, Loock S. 153; Supper, S. 79, erkennt nur den Schienenweg und seine Grundlagen (diese allein seien „Bahnanlagen!“) als Schutzobjekte des § 90 l. c. an.
10. Erwähnt sei noch, daß, während viele europäische Staaten (z. B. Rußland [Vgl. Zeitschrift Bd. XXVIII, Beilageheft, Finnland [dieselbe Bd. XI, Beilage], Dänemark [dieselbe Bd. XXI, Beilage], Holland [dieselbe Bd. I, Beilage I, Portugal [dieselbe Bd. XXIV, Italien dieselbe Bd. X, Beilage], Oesterreich [20. Auflage der Ausgabe der Manzschen K. u. K. Hof- und Universitätsbuchhandlung, Wien, 1905, Bulgarien Zeitschrift Bd. XVIII, Beilage]) einen besonderen strafrechtlichen Schutz der Eisenbahnen bei ihrer Verwendung im Kriege nicht kennen, das japanische Strafgesetzbuch vom 23. April 1907 (Zeitschrift Bd. XXVIII, S. 205 flg.), welches allerdings vielfache Anlehnung an das Deutsche Reichsstrafgesetzbuch aufweist, in seinem Abschnitte über „Verbrechen in Beziehung auf ausländische Angriffe“ in § 83 auch die Zerstörung oder Untauglichmachung von „Dampf- oder elektrischen Bahnen“, sowie „einer Eisenbahn“ mit besonderer Strafe belegt.

Zu § 7.

1. In Oesterreich wird als „öffentliche Gewalttätigkeit“ und zwar als „boshafte Beschädigung fremden Eigentums“ mit Strafe bedroht: „Die boshafte Beschädigung an Eisenbahnen, diese mögen mit oder ohne Dampfkraft betrieben werden, oder an den dazu gehörigen Anlagen, Beförderungsmitteln, Maschinen, Gerätschaften oder anderen zum Betriebe derselben dienenden Gegenständen, . . . oder überhaupt unter besonders gefährlichen Verhältnissen verübt worden sind.“
2. Ueber die Gründe, die zur Einfügung der Schiffe in den § 305 geführt haben, vgl. Olshausen Anm. 1 zu § 305; Frank, Anm. II,[2] und II,[7] zu § 305 S. 513, 514.
3. Loock S. 147, 148.
4. And. Ans. Binding II,[II]; S. 250, welcher mit Olshausen (Anm. 1 zu § 305) auch transportable Mühlen, Hütten u. dergl. m. zu den „Bauwerken“ zählt. Dagegen: Urt. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 11. Februar 1887, Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. XV, S. 263 flg., und vom 2. Oktober 1900, Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. XXXIII, S. 391 flg.; Frank, Anm. II,[7] zu § 305, S. 514. Auf unbewegliche Gegenstände schlechthin beschränkt wissen will den Schutz des § 305 l. c. auch Meyer S. 441, 442, der aber inkorrekt die „Beschädigung“ solcher Gegenstände, nicht nur ihre „vollständige oder teilweise Zerstörung“ für strafbar nach § 305 l. c. erklärt. Auch Oppenhoff, S. 800, hebt ausdrücklich hervor, daß unter „Eisenbahn“ im Sinne des § 305 nur deren unbewegliche Teile zu verstehen sind.
5. Sehr charakteristisch hierfür ist ein Vergleich der Urteile des Reichsgerichts vom 11. November 1895, III. Strafsenat, Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. XXVII, S. 420 flg., und vom 16. November 1897 Bd. XXX, S. 246 (Urteil des I. Strafsenats); das erstere erkennt einem noch unfertigen Neubau die Eigenschaft des Bauwerkes zu, spricht sie dagegen einem bei einem Brande eines Hauses stehen gebliebenen Schornsteine ab. Vgl. auch Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. VI, S. 477.

6. Frank, Anm. II,6 zu § 305, S. 513.
7. Eger, Handbuch II, S. 159, Anm. 32.
8. v. Liszt, S. 448 i. V. mit S. 432.
9. Loock, S. 149, der hier nur Eisenbahnen mit selbständigem Bahnkörper zulassen und daher die Kleinbahnen ausschließen will.
10. Meves, S. 192.
11. Binding, II,II, S. 251.
12. Supper, S. 77.
13. Oppenhoff, S. 800, Anm. 7.
14. Ders. Ans. Oppenhoff, S. 800, Anm. 7. Auch Berner, S. 630 unter Ziffer 3, hebt hervor, daß es nicht erforderlich sei, daß das Bauwerk ein öffentliches, sondern nur, daß es fremdes Eigentum sei.
15. Vgl. oben Anm. 5 zu diesem Paragraphen (S. 52).

Zu § 8.

1. Ueber die Geschichte des Wortlautes des § 243 Ziffer 4 vgl. Supper, S. 62, Anm. 1.
2. Vgl. Olshausen, Anm. 36 zu § 243 Ziffer 4.
3. Vgl. Urteil d. Rg., I. Strafs., vom 17. September 1885 (Entsch. d. Rg. i. Strafs. XIII, S. 244, 245).
4. Vgl. auch Supper, S. 67; ebenso Oppenhoff, S. 580, Anm. 61.
5. Binding, II,II, S. 302; Supper, S. 67; Frank, Anm. V,1 zu § 243, S. 394; Loock, S. 154, Anm. 5; Olshausen, Anm. 37c zu § 243 Ziffer 4; v. Liszt, § 128 II,4; Eger Handbuch II, S. 178; Oppenhoff, S. 581, Anm. 61.
6. Vgl. oben § 7 a. E. und § 7, Anm. 15.
7. Loock, S. 155.
8. Ders. Ans. Olshausen, Anm. 37c zu § 243 Ziffer 4; Binding II,II, S. 303; Eger Handbuch II, S. 178 flg., der übrigens auch hier wieder nur öffentlichen, mit Dampfkraft auf metallenen Schienen betriebenen Lokomotiveisenbahnen den erhöhten strafrechtlichen Schutz angedeihen lassen will.
9. Vgl. Supper, S. 64, 65.
10. Man denke nur an Bahnen, wie die elektrische Straßenbahn von Halle nach Merseburg und das Projekt einer solchen von Leipzig nach Halle, deren Bau bis Schkeuditz bereits behördliche Genehmigung gefunden hat.
11. And. Ans. Eger (oben Anm. 7) und v. Liszt, welcher (S. 128 II,4) Pferdebahnen und Aufzüge ausschließt. Hinsichtlich der Aufzüge ist Liszts Meinung beizutreten; denn diese haben keinen besonderen Schienenweg, dessen Vorhandensein ein Essentiale der Eisenbahn im Sinne der vorliegenden Gesetzesbestimmung ist. Aus demselben Grunde scheiden hier auch die festen Schwebebahnen aus, die jedoch unter den Begriff der Straße fallen, sobald sie den über derselben befindlichen Luftraum als Weg benutzen, da dieser Luftraum als zur Straße gehörig anzusehen, mithin als der Oeffentlichkeit teilhaftig zu beurteilen ist. Bei Aufzügen wird jedoch in den meisten Fällen auch dieses Moment nicht durchschlagen. Es ist Frank, Anm. V,1 zu § 243 Ziffer 4, darin beizustimmen, daß eine Meinungsverschiedenheit darüber, ob Eisenbahnen mit anderer Triebkraft als Dampf, insbesondere Pferdebahnen, als Eisenbahnen im Sinne des § 243 Ziffer 4 anzusehen sind, praktisch unerheblich sei, da diese in

jedem Falle den Schutz der „Straße“ genießen. Straßen sind aber nach der Ansicht des Gesetzgebers im Gegensatze zu den Wegen stets öffentlich (Frank ebenda). Auch Olshausen, Anm. 37c zu § 243 Ziffer 4, Loock, S. 155, Supper, S. 68, Meves, S. 264, legen grundsätzlich auf die treibende Kraft für die Begriffsbestimmung der Eisenbahn nach § 243 Ziffer 4 kein entscheidendes Gewicht; ebenso Oppenhoff, S. 581, Anm. 61.

12. Vgl. das bereits erwähnte Reichsgerichtsurteil vom 17. September 1885 (Entsch. d. Rg. i. Strafs., Bd. XIII, S. 243 flg.). And. Ans. Binding II,II, S. 302, welcher einen „Fahrpark“ auf Eisenschienen fordert, was wohl daher kommt, daß er den rein lokalen Güterverkehr vom Schutze des § 243 ausschließt.
13. Supper, S. 68.
14. Supper, S. 69.
15. Vgl. Eger Handbuch II S. 178, Anm. 121 a. E., der auch mit Recht Krahne, die dem Be- und Entladen der Beförderungsmittel dienen, unter der Voraussetzung ihrer Bestimmung für die Allgemeinheit als Verkehrseinrichtung dem Begriffe des „Eisenbahnhofes“ unterstellt. Vgl. auch Oppenhoff, S. 582, Anm. 63.
16. Vgl. Supper, S. 68, Anm. 14.
17. And. Ans. bezüglich der Wartehallen überhaupt: Pezold, S. 287 These 49. Es ist Eger (Handbuch II a. a. O.) und Supper (a. a. O.), sowie Frank, Anm. V, 1 zu § 243 Ziffer 4 darin beizustimmen, daß es nicht darauf ankommt, ob die Wartehallen räumlich mit den Stationsgebäuden zusammenhängen.
18. Ihren Ausschluß vom Schutze des § 243 begründen besonders Supper, S. 68, 69, und Meves, S. 266, während Eger Handbuch II S. 178 Anm. 121, dieselbe Ansicht ohne Begründung ausspricht.
19. So ist auch Olshausens Aeußerung (Anm. 3 zu § 250 Ziffer 3) zu verstehen: „Im Falle der Nummer 3 bildet der Ort der Tat den einzigen Straferhöhungsgrund, während in der entsprechenden Nummer 4 des § 243, abgesehen von der Hervorhebung noch anderer „Orte“ außerdem noch im Diebstahlsobjekte und in der Ausführungsart straferhöhende Momente liegen.“ Die Art der Ausführung des Diebstahls ist in § 250 Ziffer 3 durch den Ausdruck „der Raub“ auf einem öffentlichen Wege usw. hinreichend gekennzeichnet. Eine Begriffsbestimmung des Raubes als durch die Art seiner Ausführung qualifizierten Diebstahls („mit Gewalt gegen eine Person oder unter Anwendung von Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben“) ist in § 249 des Reichsstrafgesetzbuches gegeben.
20. So Binding II,II, S. 315. Die Ausführungen Hälschners gegen die gesetzliche Hervorhebung des Straßenraubes (Hälschner II, S. 373), denen Loock, S. 157, im Wesentlichen folgt, halte ich nicht für richtig, weil die Beschränkung in der Abwehr des Angriffs in einem Hause tatsächlich nur in wenigen Fällen dieselbe sein wird, wie die an den in § 250 Ziffer 3 l. c. hervorgehobenen Orten. De lege ferenda wäre freilich eine weitere Fassung des Begriffes des Straßenraubes in § 250 l. c. zu wünschen und besonders die Stellung von Wohnstätten, die vom allgemeinen Verkehre abgelegen sind, unter ihn zu empfehlen.

21. Vgl. Pezold S. 331 These 5 zu § 250 Ziffer 3: „Eisenbahn“ („Wasserstraße“) ist das Transportmittel im Gegensatze zum Bahndamme desselben.“
22. Dies ist allerdings die herrschende Meinung. Vgl. Binding II,II, S. 314; Frank, Anm. 3 zu § 250, S. 407; Meves, S. 265; Eger Handbuch II, S. 183; Supper, S. 73; Loock, S. 157. Diese Autoren, namentlich Loock, legen ohne jeden Grund auf die Gleichstellung der Eisenbahn mit der „offenen See“ keinerlei Gewicht, sondern betonen als allein den Ausschlag gebendes Moment die Verkehrsöffentlichkeit der Eisenbahn.
23. Supper, v. Liszt, Eger an den bereits zitierten Orten, Meves, S. 264, der die von uns oben zu erörternde Frage am eingehendsten behandelt (vgl. S. 267, 268).
24. Meves, S. 268.
25. Supper, S. 74.
26. Binding II,II, S. 315.
27. Frank, Anm. 3 zu § 250, S. 407.
28. Vgl. Eger Handbuch II, S. 183, der die Frage unbedingt bejaht, weil „derselbe (der Eisenbahnhof) ein integrierender Bestandteil der Eisenbahn ist und keiner ausdrücklichen Hervorhebung bedarf, wenn die Eisenbahn allgemein und ohne Einschränkung als Tatort bezeichnet ist“ und aus der besonderen Hervorhebung des Eisenbahnhofes in § 243 Ziffer 4 l. c. das Gegenteil nicht zu entnehmen sei (daselbst Anm. 154); vgl. Meves, S. 266; Loock, S. 156; Supper, S. 74, 75.

Zu § 9.

1. Vgl. Motive S. 141.
2. Auf die Entstehungsgeschichte der §§ 315, 316 l. c. nochmals einzugehen, hieße bereits von Anderen gegebene erschöpfende Darstellungen wiedergeben. Ich gestatte mir daher, mich mit einem Hinweise auf die eingehenden diesbezüglichen Erörterungen Loocks (S. 120—137), insbesondere auf die von ihm auf S. 131—135 gegebenen Synopsis der betreffenden Bestimmungen der Preußischen Verordnung vom 30. November 1840, des Preußischen Strafgesetzbuches vom 14. April 1851 und des Reichsstrafgesetzbuches zu begnügen. Es ist zu der letzteren nur nachzutragen, daß durch das Reichsgesetz vom 27. Dezember 1899 der § 316 Absatz 1 die folgende, mildere Fassung erhalten hat: „Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bis zu neunhundert Mark, und wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.“
3. Vgl. hierüber besonders Binding II,I, S. 37 flg.
4. Diesen engen Begriff verbindet Eger Handbuch II, S. 154, Anm. 18 mit dem Worte „Eisenbahn“ für das ganze Gebiet des Eisenbahnrechts des Deutschen Reiches. Er geht sogar so weit, daß er eiserne Schienen als Grundlage verlangt und jedes andere Schienenmaterial (also selbst Schienen aus anderem Metalle), als dem Begriffe der Eisenbahn im Sinne des Reichsstrafrechts widersprechend nicht an-

erkennt. Pferdebahnen, die einen eigenen Bahnkörper gehabt und dem Fernverkehre gedient hätten, hat es weder im Deutschen Reiche, noch vorher im Königreiche Preußen wohl überhaupt je gegeben, wohl aber bestand in Oesterreich eine solche zwischen den Städten Budweis und Linz. Vgl. Weiß, S. 5. Nähere Angaben über diese Eisenbahn findet man auch in Brockhaus' Lexikon, Bd. I, Artikel „Eisenbahnen". An sie können daher weder die Urheber des Preußischen Strafgesetzbuches von 1851, noch die des Strafgesetzbuches für den Norddeutschen Bund gedacht haben.

5. Vgl. Kitzinger in der Vergleichenden Darstellung, Bd. IX, S. 8. Ueber die Versuche, die Gemeingefahr begrifflich zu bestimmen, vgl. Loock, S. 121 flg.; Binding II, I, S. 2 flg., S. 5; Hugo Siebenhaar: „Der Begriff der Gemeingefährlichkeit und die gemeingefährlichen Delikte nach dem Reichsstrafgesetzbuche" in Zeitschrift, Bd. IV, S. 267 flg.; Berner, S. 633 flg.; Frank, Vorbemerkung I zum XXVII. Abschnitt des R.St.G.B.'s, S. 514 („eine Gefährdung individuell unbestimmter Personen oder Sachen"); Olshausen, Anm. 4 zu § 312; Meves, S. 188; v. Ullmann in der Vergleichenden Darstellung, Bd. IX, S. 86, 87.
6. And. Ans. Eger, siehe oben Anm. 3 zu diesem Paragraphen; Binding, II, I, S. 40 flg.; Dalcke a. a. O. in Eger Entsch. Bd. XI, S. 165—174. Ueber die Härte, die sich in dem Falle ergeben kann, daß sich auf denselben Geleisen elektrische und Pferdeeisenbahnen bewegen, wenn gegen die einen oder die anderen delinquiert wird, vgl. Hilse in Eger Entsch. Bd. XII, S. 93, 94.
7. Ders. Ans., freilich ohne nähere Begründung, Rechtsprechung V, S. 758; Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. IX, S. 233.
8. Binding II, I, S. 40.
9. Vgl. auch hierzu die Entsch. d. Rg. in Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. VII, S. 310, die bereits von Dalcke a. a O. zitiert wird. Ders. Ans. Leuthold, § 28 Anm. 6; vgl. Daude, Anm. 41 zu § 315.
10. Binding II, I, S. 41.
11. Ders. Ans. Binding II, I, S. 38, Anm. 3; Dalcke a. a. O. S. 167; Meyer, S. 914; Olshausen Anm. 3 zu § 315; v. Liszt a. a. O. And. Ans. Eger Handbuch II, S. 155; Hälschner II, S. 641, der ausschließlich Beförderungsmittel, die auf eisernen Schienen laufen, als Eisenbahnen ansieht. Daß das Reichsgericht nicht grundsätzlich eiserne Schienen verlangt, sondern an dem, m. E. noch zu engem Erfordernisse metallener Schienen festhält, ergiebt sich aus Entsch. d. Rg. i. Strafs. Bd. VII, S. 308, Bd. XVI, S. 431, während eod. Bd. VI, S. 502 und 771 das Material überhaupt keine Erwähnung findet.

Zu § 10.

1. Loock, S. 202, Anm. 2.
2. Das Reichsgericht nimmt ebenfalls diesen Standpunkt ein, wie sich aus dem Urteile des II. Strafsenates vom 27. April 1894 ergiebt (Eger Entsch. Bd. IX, S. 94).
3. Vgl. Loock, S. 206, 207; Binding II, I, S. 52, 53.